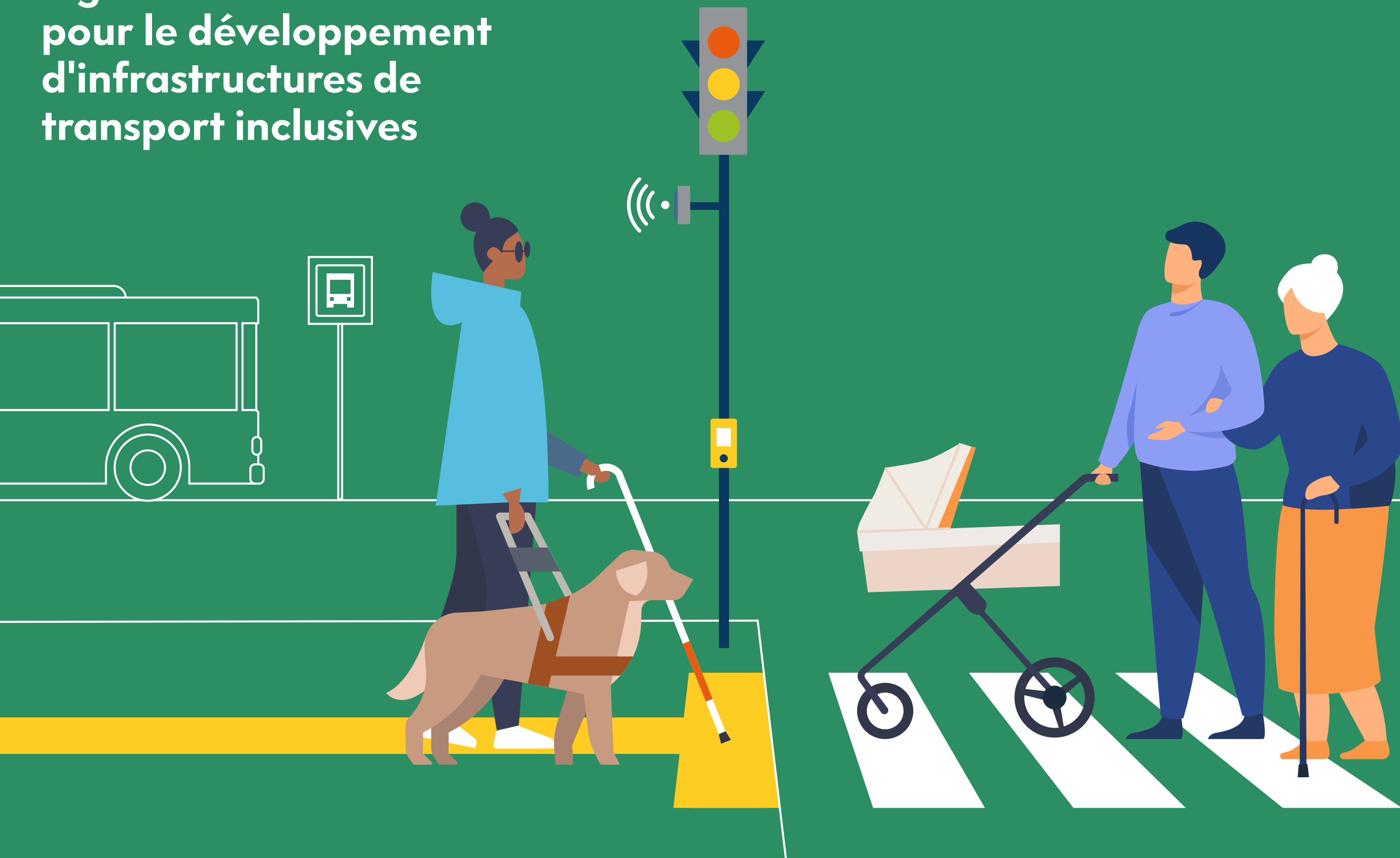


Lignes directrices pour le développement d'infrastructures de transport inclusives



© UNOPS 2024

Tous droits réservés. La reproduction de toute information tirée de cette publication doit être accompagnée d'une citation complète.

Les opinions exprimées dans cette publication n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles de l'Organisation des Nations Unies. Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent, de la part de l'UNOPS, aucune prise de position.

L'UNOPS a pris toutes les précautions raisonnables pour vérifier les informations contenues dans la présente publication. Toutefois, le matériel publié est diffusé sans aucune garantie, expresse ou implicite. La responsabilité de l'interprétation et de l'utilisation dudit matériel incombe au lecteur. En aucun cas, l'UNOPS ne saurait être tenu pour responsable des préjudices subis du fait de son utilisation.

Le présent rapport peut être cité comme suit : Soriano A, Gaikwad S, Stratton-Short S, Morgan G. 2024. « Lignes directrices pour le développement d'infrastructures de transport inclusives ». UNOPS, Copenhague, Danemark.

L'organisation souhaite remercier, Martha España, Chris Donnges et Bas Athmer (Organisation internationale du travail), Kathryn Travers et Laura Capobianco (Entité des Nations unies pour l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes), ainsi que Daša Moschonas, Jose Ahumada, Sara Candiracci, Mei-Yee Man Oram, Hayley Gryc, David Collins et Tiago Oliveira (Arup) pour leur contribution.

L'organisation tient également à remercier Federica Busiello, Sylvia Aguilar Camacho, Fady Barakat, Million Abate, Robert Mutyaba, Maria Wernevi, Bibhav Rayamajhi, Joseph Gabriel Stables, Ameer Sobhan, Juan David Barahona Rebolledo, María Regina Cafferata, Sarah Gjerding et Stefan Kohler pour leur révision du rapport et leur contribution.

Pour plus d'informations :

Site Internet de l'UNOPS : www.unops.org/fr

À propos des auteurs

Cette publication s'appuie sur l'expérience de quatre organisations qui travaillent au développement d'infrastructures de transport inclusif dans le monde entier : l'UNOPS, l'Organisation internationale du travail, l'Entité des Nations Unies pour l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, et Arup.

Le Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets (UNOPS)

L'UNOPS fournit des services d'infrastructures, d'achats et de gestion de projets pour aider à construire l'avenir. L'UNOPS aide les Nations Unies à répondre à une série d'urgences humanitaires critiques, d'initiatives de développement vitales et de priorités en matière de paix et de sécurité dans plus de 80 pays.

En tant qu'auteur de cette publication, l'UNOPS défend la fourniture d'infrastructures de qualité allant au-delà de la construction d'actifs et exige le développement d'infrastructures durables, résilientes et inclusives qui placent les personnes et la planète au cœur de la prise de décision en matière d'infrastructures.

Entité des Nations Unies pour l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes (ONU Femmes)

ONU Femmes est l'entité des Nations Unies consacrée à l'égalité des sexes et à l'autonomisation des femmes. ONU Femmes intervient à l'échelle mondiale pour faire de l'ambition des Objectifs de développement durable une réalité pour les femmes et les filles et nous soutenons la participation équitable des femmes à tous les aspects de la vie. [L'initiative mondiale de l'ONU Femmes « Des villes sûres et des espaces publics sûrs »](#) a été lancée en 2011 et s'est

étendue à plus de 50 villes dans 31 pays à ce jour. Compte tenu des taux élevés de harcèlement sexuel et d'autres formes de violence à l'encontre des femmes et des filles dans les espaces publics et les transports, ONU Femmes aide les villes à renforcer leurs efforts pour relever ce défi. Elle utilise pour cela une approche globale qui inclut le développement d'infrastructures favorables à l'égalité entre les genres, l'établissement de lois et de politiques appropriées et le changement des normes sociales (au niveau institutionnel, communautaire et individuel).

Organisation internationale du Travail (OIT)

Depuis plus de 50 ans, le Programme d'investissement à haute intensité de main-d'œuvre (HIMO) de l'OIT a démontré avec succès, dans le Sud global, son approche unique d'intégration des [principes du travail décent de l'OIT](#) dans son action de soutien au développement d'infrastructures locales inclusives aux niveaux politique, institutionnel et de la mise en œuvre. En ciblant la réduction inclusive de la pauvreté et le développement local dans des contextes de développement et de (post) conflit ou de catastrophe, les approches [socialement inclusives, écologiquement durables](#) et à [haute intensité de main-d'œuvre](#) de l'HIMO - en parallèle de l'accent mis sur le renforcement des capacités à tous les niveaux - garantissent que les investissements dans les infrastructures de transport sont inclusifs, fournissent des emplois locaux décents (verts) substantiels et sont durables. En tant qu'auteur de cette publication, l'OIT démontre les bénéfices substantiels de l'intégration d'approches socialement inclusives, écologiquement durables et à haute intensité de main-d'œuvre, avec un soutien au renforcement des capacités. Cette approche garantit que les bénéfices des investissements dans les infrastructures de transport inclusives sont bien ciblés et optimisés et qu'ils seront durables.

Arup

La mission d'Arup est résumée dans sa devise : « Nous façonnons un monde meilleur ». Arup est un cabinet indépendant de conception, planification, ingénierie, architecture, conseil et études techniques, travaillant sur tous les aspects de l'environnement bâti d'aujourd'hui. En tant qu'auteur de cette publication, Arup plaide en faveur d'infrastructures inclusives en tant que pratique quotidienne, et pas uniquement un « processus actionnable ». Arup préconise d'intégrer des besoins divers dans les projets et de travailler en tant qu'intermédiaires collaboratifs entre les connaissances techniques et l'expérience vécue, entre un système et ses parties, afin de développer des lieux et des expériences qui ne laissent personne pour compte.



Mode d'emploi de la présence publication

Cette publication contient quatre chapitres principaux. Il est recommandé au lecteur de commencer par les chapitres 1 et 2.
Le lecteur ou la lectrice peut ensuite choisir de lire n'importe quelle sous-section du chapitre 3, qui contient des liens vers les outils du chapitre 4.

1. Présentation de la publication	6	3. Lignes directrices pour le développement d'infrastructures de transport inclusives	16	4. Outils de lecture	41
Découvrez le contenu de cette publication		Identifier des approches pour développer des infrastructures de transports inclusives		Mieux comprendre les actions visant à mettre en œuvre des approches inclusives	
Approche des lignes directrices		Les défis de la mise en œuvre des transports inclusifs		Idées de transport inclusifs	
Objet de la publication		Approches visant à développer le transport inclusif tout au long du cycle de vie de l'infrastructure		Domaines d'intérêt	
		Renforcer l'environnement habilitant		Études de cas	
2. Introduction aux transports inclusifs	10	3.1 Planifier des systèmes de transports inclusifs		Listes des actions et ressources pour :	
Comprendre les causes des inégalités en matière de transport et reconnaître les possibilités de développement d'infrastructures de transport inclusif		Stratégie et planification des transports		les organisations de la société civile	
La nécessité de transports inclusifs dans le Sud global		Définition des priorités, préparation et investissements		les gouvernements	
Causes profondes des inégalités horizontales en matière d'accès aux transports		Planification et mobilisation pour la livraison de projets		les spécialistes en planification et en conception	
Comprendre l'inégalité dans les transports par une approche intersectionnelle		3.2 Réaliser des projets de transports inclusifs		les chef·fe·s de projet et équipes	
Caractériser les transports inclusifs		Achats		les responsables des achats	
		Conception détaillée		les entrepreneur·se·s	
		Construction		les opérateur·rice·s	
		3.3 Gestion des actifs et des services de transports inclusifs		les propriétaires d'actifs	
		Exploitation et maintenance			
		Rénovation, modernisation, transformation et mise hors service		Abréviations	101
				Glossaire	101
				Références	108

1. Présentation de la publication

L'accélération du développement des infrastructures est essentielle pour répondre aux défis mondiaux, mais nous devons veiller à ne laisser personne pour compte.

Le monde est confronté à de graves défis qui mettent en péril le Programme 2030 de développement durable. Le [Rapport sur les objectifs de développement durable 2022](#) constate que la pandémie de COVID-19 a anéanti plus de quatre années de progrès dans l'éradication de la pauvreté, que les conflits armés ont provoqué un nombre record de 100 millions de personnes déplacées de force, et que le changement climatique a provoqué des vagues de chaleur, des sécheresses et des inondations qui affectent des milliards de personnes.

Le développement des infrastructures doit être accéléré pour répondre à ces défis et combler les lacunes en matière de développement. Les infrastructures sont un élément clé du développement durable, car elles peuvent influencer la réalisation de jusqu'à 92 pour cent des Objectifs de développement durable (ODD)¹. Cependant, le développement des infrastructures dans le monde entier reste très insuffisant. Avant la pandémie de COVID-19, on estimait que 97 000 milliards de dollars d'investissements dans les infrastructures mondiales seraient nécessaires entre 2016 et 2040 pour atteindre les ODD, dont la moitié pour les infrastructures de transport². Alors que le monde se remet lentement de la pandémie, les progrès pour combler ce déficit d'infrastructures ont ralenti.

Les infrastructures futures doivent être développées à l'aide de solutions inclusives et englober davantage de besoins sociaux. Une grande attention a été accordée à l'accélération de l'action climatique et à la durabilité des infrastructures, sans que les besoins des femmes et des groupes marginalisés, tels que les enfants, les jeunes, les personnes âgées, les personnes

handicapées, les lesbiennes, les gays, les bisexuels, les transgenres, les intersexués, les queers ou les personnes en questionnement et les autres personnes issues de la diversité des genres (également connues sous le nom de personnes LGBTQI+), les personnes vivant dans la pauvreté, les peuples autochtones, les réfugiés et les personnes déplacées à l'intérieur de leur propre pays, entre autres, ne soient dûment pris en compte.

La pandémie de COVID-19³ et la crise climatique⁴ ont mis en évidence et exacerbé les inégalités verticales et horizontales existantes en matière d'accès aux infrastructures, ce qui montre clairement que nous devons agir de toute urgence non seulement pour combler le déficit mondial en matière d'infrastructures, mais aussi pour veiller à intégrer l'inclusion, la durabilité et la résilience dans le développement des infrastructures, afin de construire un avenir durable qui ne laisse personne pour compte.

Approche des lignes directrices

Ces lignes directrices encouragent le développement d'infrastructures de transport inclusif par le biais d'une approche participative et intégrée.

Trois concepts principaux sous-tendent l'ensemble de la publication : ne laisser personne en marge, une participation significative et une approche intégrée du développement d'infrastructures de qualité.

1. Ne laisser personne pour compte

Le principe de ne laisser personne pour compte est au cœur du Programme 2030 et promeut l'égalité, la non-discrimination et l'équité pour tous les peuples, particulièrement mis en évidence dans l'ODD 5 (parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles) et l'ODD 10 (réduire les inégalités entre les pays et en leur sein).⁵ Il met particulièrement l'accent sur les laissé-e-s-pour-compte et les plus exclu-e-s, tels que les femmes et les filles, les enfants, les jeunes, les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes LGBTQI+, les personnes vivant dans la pauvreté, les peuples autochtones, les réfugiés et les personnes déplacées

à l'intérieur de leur propre pays, et tout autre groupe confronté à l'exclusion sociale dans des contextes spécifiques. Tout au long du guide, ces groupes sociaux sont désignés collectivement par l'expression « femmes et groupes marginalisés ».

Ces lignes directrices considèrent que l'égalité entre les genres et l'inclusion sociale sont des composantes majeures du principe de ne laisser personne pour compte et que l'une ne peut être réalisée sans l'autre. Cela se reflète tout au long de cette publication par l'accent mis sur les approches porteuses de transformation en matière d'égalité entre les genres et d'inclusion sociale, qui impliquent une tentative active d'examiner, de remettre en question et de changer les barrières systémiques et les normes et pratiques préjudiciables (entraînant des expériences intersectionnelles d'exclusion en matière de transport).

2. Une participation significative

Soutenir le Programme 2030 nécessite une approche pangouvernementale et de l'ensemble de la société qui soit véritablement collaborative et participative⁶. Nous devons travailler ensemble pour parvenir à une approche transversale, ascendante et durable du développement d'infrastructures de transport inclusif.

Cette publication encourage cette démarche, tout d'abord grâce à la collaboration d'organisations internationales, non gouvernementales et du secteur privé ayant des perspectives et des domaines d'expertise variés en matière de développement d'infrastructures. La présente publication fournit également des recommandations qui se concentrent sur la participation active des femmes et des groupes marginalisés dans le développement des transports, au-delà de la consultation. Enfin, elle encourage la collaboration entre divers acteurs, tels que les organisations de la société civile, les gouvernements et les personnes politiques, les spécialistes en planification et en conception, les gestionnaires de projets, les entrepreneurs, les responsables des marchés publics, les opérateurs, les propriétaires d'actifs et les communautés locales.

3. Une approche intégrée du développement d'infrastructures de qualité

Étant donné le coût élevé des investissements dans les infrastructures, nous devons veiller à développer des infrastructures de qualité, c'est-à-dire les bonnes infrastructures réalisées correctement et au bon moment. « L'infrastructure adaptée » est durable, résiliente et inclusive dans son contexte. Beaucoup de femmes et de groupes marginalisés dépendent des ressources naturelles et sont souvent les plus vulnérables aux effets des changements climatiques. C'est pourquoi les considérations de durabilité et de résilience doivent être intégrées dans l'approche du développement d'infrastructures inclusives.

Une approche intégrée tient compte également du fait que les infrastructures fonctionnent dans un système de systèmes. Cela signifie que les infrastructures de transport sont rendues possibles par d'autres systèmes d'infrastructures, tels que les communications numériques pour la coordination des itinéraires de transport, l'énergie pour alimenter les véhicules et les équipements, et l'eau et l'assainissement pour l'entretien des stations de transport, entre autres. Ces systèmes fonctionnent grâce à l'interaction d'éléments des environnements bâti, naturel et habilitant. Par exemple, les routes (environnement bâti) sont soutenues par la terre (environnement naturel) et sont conçues sur la base de normes techniques (environnement habilitant).

Cette publication adopte une approche intégrée en fournissant des recommandations qui envisagent des solutions intégrées tout au long du cycle de vie du développement de l'infrastructure (qui comprend la planification, la livraison et la gestion de l'infrastructure). Ces recommandations peuvent être globalement classées comme des solutions visant à renforcer l'environnement habilitant, à donner la priorité aux solutions inclusives, à bien mettre en œuvre les solutions inclusives et à maximiser la performance du système des actifs existants de l'environnement bâti et naturel.

Objet de la publication

L'objet de cette publication est de renforcer la capacité des gouvernements, des praticiens des infrastructures et d'autres acteurs à mettre en œuvre une approche inclusive du développement des infrastructures de transport dans le Sud global.

Il vise à fournir aux différents praticiens et acteurs du développement des infrastructures de transport un point de départ pour :

- mieux comprendre les causes profondes des inégalités en matière de transport auxquelles sont confrontés les femmes et les groupes marginalisés et reconnaître l'opportunité de développer des infrastructures de transport inclusif ;
- identifier les approches inclusives qui peuvent être mises en œuvre tout au long du cycle de vie du développement des infrastructures de transport ;
- se familiariser avec les mesures qui peuvent être prises pour mettre en œuvre des approches inclusives à l'aide de divers outils et ressources.

La présente publication vise principalement les infrastructures de transports inclusives qui favorisent la mobilité quotidienne des personnes, en particulier des femmes et des groupes marginalisés. Ainsi, l'accent est mis sur les systèmes de transport terrestre (y compris la route et le ferroviaire). La publication n'aborde pas de manière exhaustive l'ensemble des infrastructures de transport, telles que le transport de marchandises, le transport par voie fluviale ou maritime ou le transport aérien.

Étant donné que les systèmes d'infrastructures de transport inclusif doivent être adaptés au contexte et aux problèmes locaux, cette publication ne fournit pas de solutions techniques spécifiques pour la mise en œuvre des infrastructures de transport, mais propose des recommandations sur la manière de développer des approches inclusives pour le développement des infrastructures.

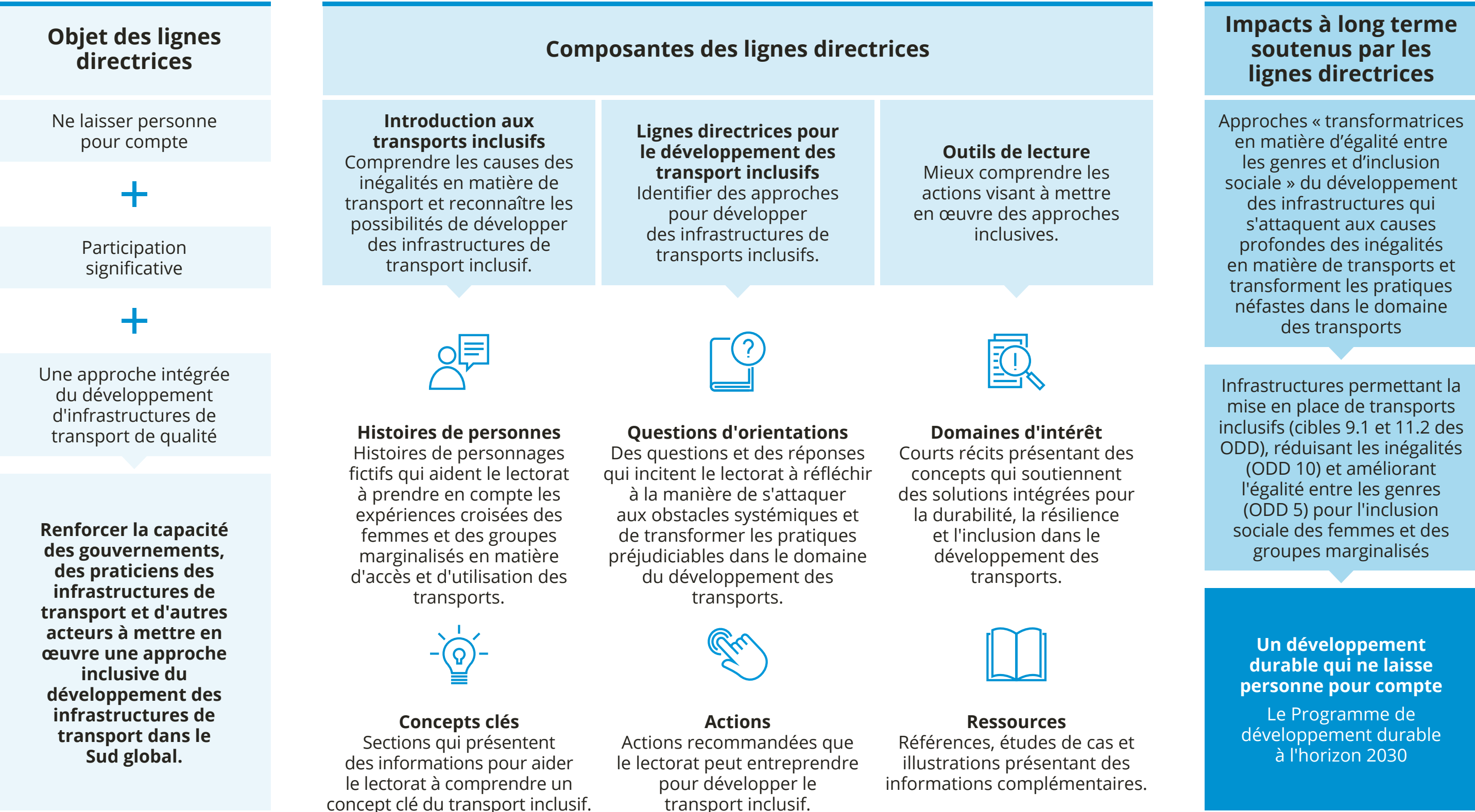
En savoir plus sur la série d'orientations sur les infrastructures inclusives

Cette publication est l'un des volumes d'une série fournissant des orientations sur le développement d'infrastructures inclusives. D'autres publications de la série traitent des infrastructures inclusives de l'eau, de l'assainissement et de l'hygiène, ainsi que de l'énergie, de la santé et de l'éducation.

La série d'orientations fait suite au rapport de l'UNOPS intitulé [Des infrastructures inclusives au service de la lutte contre les changements climatiques](#). Ce rapport fournit une vision plus détaillée des barrières systémiques auxquelles sont confrontés divers groupes sociaux et le cadre conceptuel des principes de l'infrastructure inclusive.

En parallèle et en guise de synthèse de la série, un module sur l'égalité entre les genres et l'inclusion sociale est en cours de développement dans l'outil « [sustainABLE](#) » de l'UNOPS. Cet outil peut être utilisé pour créer une liste de contrôle des actions visant à intégrer l'inclusion dans les projets d'infrastructure.

Figure 1. Résumé des principaux concepts de la publication et de la manière dont ils sont communiqués



2. Introduction aux transports inclusifs

La nécessité de transports inclusifs dans le Sud global

Le transport est un service essentiel qui permet la mobilité des personnes et des biens dans le cadre de la vie quotidienne et des fonctions sociétales et économiques. Il peut être assuré par différents modes de transport, tels que la marche, le vélo, les charrettes à traction animale, les trains, les bus, les voitures, les bateaux, les avions, etc.

Bien qu'il n'y ait pas d'ODD unique pour le transport, le transport inclusif est un élément clé pour atteindre près de la moitié des cibles des ODD⁷. La mise en place de transports inclusifs peut faciliter les efforts visant à éradiquer la pauvreté dans toutes ses dimensions, à réduire les inégalités et l'exclusion, à soutenir les moyens de subsistance, à favoriser une croissance économique inclusive, à promouvoir la santé et à renforcer l'autonomie des femmes et des groupes marginalisés. Il peut également améliorer les liens entre les zones rurales et urbaines et renforcer la résilience aux chocs économiques, aux pandémies et aux effets du changement climatique. En particulier, la cible 9.1 des ODD souligne le rôle d'une infrastructure de qualité pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité. Elle met notamment en évidence la nécessité de fournir un accès à des routes praticables en toute saison pour les populations rurales. La cible 11.2 des ODD souligne en outre la nécessité de mettre en place des transports inclusifs qui soient sûrs, abordables, accessibles et durables, avec une attention particulière aux besoins des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

Toutefois, les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs liés à l'accès à des transports inclusifs ont été insuffisants. Plus d'un milliard de personnes vivant en milieu rural, principalement dans le Sud global, n'ont toujours pas accès à des routes praticables par tous les temps et à des services de transport adéquats⁸. Environ 450 millions de personnes en Afrique (70 pour cent de la population rurale) ne sont toujours pas connectées aux transports, et 700 millions de personnes en Asie souffrent d'isolement socio-spatial⁹. En Afrique et en Asie occidentale, seuls 33 pour cent des habitants des villes bénéficient d'un accès pratique aux transports publics¹⁰.

Outre les problèmes liés au manque général d'infrastructures de transport, il existe des inégalités horizontales dans l'accès des femmes et des groupes marginalisés aux services de transport inclusif. Par exemple :

- Dans de nombreux pays, les transports restent largement inaccessibles aux personnes handicapées. En Afrique du Sud, les personnes handicapées voyagent entre 27 pour cent et 66 pour cent moins que les personnes non handicapées en raison du manque d'infrastructures et de services de transport accessibles¹¹.
- Les infrastructures de transport non sécurisées peuvent représenter un risque disproportionné pour les jeunes : les accidents de la route sont la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes âgés de 5 à 29 ans¹².
- Les femmes se déplacent généralement en dehors des heures de pointe et effectuent des trajets en chaîne, mais de nombreuses villes ont mis en place des politiques de transport et des stratégies de gestion de la demande qui se concentrent sur l'amélioration de l'expérience des utilisateur·rice·s pendant les heures de pointe¹³.

Ces lacunes en matière de transport peuvent entraîner une exclusion liée au transport. L'absence d'options de transport inclusives peut conduire

à l'exclusion de l'accès aux marchés, aux établissements de santé, à l'éducation, aux possibilités d'emploi et à d'autres services de soutien aux moyens de subsistance. Cela peut renforcer les cycles de pauvreté, d'inégalité et de privation. En outre, des systèmes de transport inefficaces et non durables peuvent avoir des effets négatifs en cascade, ce qui nuit encore plus aux femmes et aux groupes marginalisés. Par exemple, les embouteillages peuvent augmenter le niveau de pollution de l'air et avoir des effets négatifs sur la santé des citoyens, en particulier les personnes âgées et les personnes souffrant de maladies chroniques. Ils peuvent également entraîner la détérioration du cadre de vie, ce qui peut nuire à la vitalité économique et à la qualité de vie en général

Causes profondes des inégalités horizontales en matière d'accès aux transports

Si des solutions générales peuvent être appliquées pour combler les lacunes en matière de transport, il n'existe pas de solution unique à l'exclusion liée au transport et il est essentiel de comprendre les obstacles spécifiques dans des contextes donnés. En effet, l'exclusion peut résulter de différents facteurs contextuels, historiques et souvent interdépendants qui ont un impact sur différents types de personnes.



Obstacles systémiques à l'accès aux transports

Les obstacles systémiques¹⁴ à l'origine des inégalités horizontales dans l'accès des femmes et des groupes marginalisés aux transports peuvent être les suivants :

1. **La discrimination et l'exclusion sociale**, où des normes socioculturelles restrictives peuvent conduire à l'exclusion de certains groupes sociaux de l'utilisation des transports.

2. **Les obstacles physiques et le manque de sécurité**, lorsque l'utilisation des transports est physiquement difficile en raison d'insuffisances du système (par exemple, les transports ne sont pas disponibles, ne sont pas sûrs, sont inaccessibles, sont éloignés ou difficiles à utiliser).
3. **Les exigences rédhibitoires et les coûts prohibitifs**, lorsque le coût (en termes d'argent, de temps et d'efforts) ou les exigences légales en matière d'utilisation des transports peuvent empêcher les gens de se payer un moyen de transport pour accéder à un plus grand nombre d'opportunités.;
4. **L'accès limité à l'information**, lorsque les personnes n'ont pas accès ou ne sont pas en mesure de comprendre le format de l'information disponible sur les services de transport.
5. **Le manque d'accès à la prise de décision**, lorsque les personnes sont confrontées à des déséquilibres de pouvoir et ne sont pas représentées, et sont donc incapables de prendre des décisions concernant leurs activités quotidiennes ou la manière dont les infrastructures de transport sont développées.

Comprendre l'inégalité dans les transports par une approche intersectionnelle

L'intersectionnalité est un concept qui considère que les différents aspects de l'identité d'une personne (y compris le genre, le sexe, l'ethnicité, la classe, le handicap et d'autres facteurs sociaux) peuvent se croiser et se chevaucher de manière à autonomiser ou à opprimer, en fonction de l'environnement de la personne et des structures de pouvoir existantes telles que le patriarcat, le capacitisme, le colonialisme, l'aporophobie, l'homophobie et le racisme¹⁵. Ces structures de pouvoir peuvent engendrer des obstacles systémiques au transport qui peuvent conduire à l'exclusion des femmes et des groupes marginalisés. Les obstacles systémiques sont souvent combinés et peuvent également être liés à des inégalités dans d'autres secteurs d'infrastructure. Ces obstacles perpétuent et augmentent également les inégalités.

Lors du développement d'infrastructures de transports inclusifs, une perspective intersectionnelle est importante car elle reconnaît que l'exclusion et la vulnérabilité ne sont pas dues à l'identité d'une personne, mais qu'elles résultent et perpétuent des inégalités sociales et des obstacles systémiques qui se chevauchent¹⁶. Inversement, cela signifie que les femmes et les personnes marginalisées peuvent être autonomisées en s'attaquant aux obstacles systémiques, ce qui est possible grâce au développement d'infrastructures de transports inclusifs.

Outils de lecture

Domaine d'intérêt : comprendre la place des genres dans les transports



Comprendre l'exclusion intersectionnelle des transports à travers des histoires

La sous-section suivante présente quelques exemples d'expériences intersectionnelles des inégalités en matière de transport, à travers l'histoire de cinq personnages fictifs. Ces personnages seront utilisés tout au long de la publication pour illustrer la manière dont les barrières systémiques au transport peuvent se manifester en relation avec les expériences intersectionnelles de divers groupes.

Ram, 7 ans, écolier

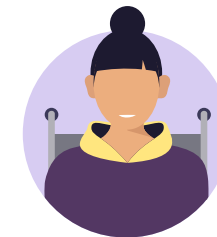


« Je m'appelle Ram. Je vis avec ma mère juste à l'extérieur de la ville. Ma mère m'accompagne tous les jours à l'école primaire pour que je ne trébuche pas sur les trous de la route. Parfois, je ne m'y retrouve plus à cause de tous les bruits. »

Les jeunes enfants peuvent dépendre des personnes qui s'occupent d'eux pour se déplacer, en particulier lorsque l'itinéraire de transport n'est pas sûr.

Les déplacements indépendants peuvent être particulièrement difficiles si l'enfant est neurodivergent, car le bruit des passagers ou des véhicules, les lumières et les couleurs vives, ainsi que d'autres stimuli, peuvent entraîner une surstimulation.

Chantha, 16 ans, lycéenne



« Je m'appelle Chantha. Je suis née avec un handicap physique. Je ne peux pas marcher ou courir comme mes amis. Je veux aller au lycée, mais il est situé dans le village, dans la vallée. Aucun bus ne peut m'y emmener et mes parents craignent que les autres enfants ne me traitent mal. »

Les personnes handicapées peuvent rencontrer des difficultés majeures dans leurs déplacements. De nombreux systèmes de transport dans le Sud global ne disposent pas de dispositifs d'accessibilité adéquats. Même lorsque c'est le cas, les personnes n'ont pas toujours accès aux dispositifs d'assistance tels que les fauteuils roulants et les cannes, ou n'ont pas les connaissances nécessaires pour comprendre certains dispositifs d'accessibilité, tels que les signaux sonores aux passages à niveau. Outre les obstacles physiques, les personnes handicapées peuvent également être confrontées à la discrimination et à la stigmatisation sociale qui les dissuadent de se déplacer.

Fatima, age 42 ans, agricultrice

« Je m'appelle Fatima. Ma famille a été contrainte de quitter notre ancien village parce que des groupes armés attaquaient les gens de notre religion. Il m'est difficile de travailler parce qu'il me faut plus de deux heures pour marcher jusqu'au prochain village sur un chemin de terre. Je ne peux pas emmener mes enfants avec moi, mais je ne peux pas non plus les laisser seuls dans les camps. »

Les personnes peuvent être déplacées à l'intérieur de leur propre pays en raison de conflits liés aux ressources naturelles, et celles qui appartiennent à des minorités ethniques ou religieuses peuvent être confrontées à une discrimination et à une exclusion supplémentaire. Les sites de déplacement peuvent manquer d'infrastructures de transport adéquates pour les relier aux possibilités d'emploi, ce qui peut être particulièrement difficile pour les femmes voyageant avec des enfants.

Jose, 28 ans, assistant commercial

« Je m'appelle Jose. J'ai posé ma candidature à de nombreux postes de travail, pour essayer de trouver un emploi décent. Certains employeurs ne m'acceptent pas à cause de la mauvaise réputation du quartier où j'ai grandi. D'autres n'acceptent pas que je sois une personne transgenre. Aujourd'hui, je travaille sur un marché. Le salaire est instable, mais je n'ai pas les moyens de payer les transports pour aller travailler en ville. »

Une personne vivant dans la pauvreté peut ne pas être en mesure de payer des tarifs de transport élevés pour accéder à un travail bien rémunéré, sûr et décent. En outre, elle peut être confrontée à une

discrimination supplémentaire en raison de son genre, de sa situation géographique ou d'autres aspects de son identité sociale. Ces personnes peuvent avoir recours à un travail informel précaire à proximité de leur domicile, ce qui peut accroître l'inaccessibilité des transports en raison d'un revenu insuffisant pour payer les frais de transport, voire augmenter le risque de maladie et d'invalidité causé par un travail risqué.

Peter, 67 ans, personne autochtone âgée

« Je m'appelle Peter. J'habitais près de la mer, mais le niveau de l'eau a augmenté et rendu les sentiers glissants. Il m'est devenu plus difficile d'emprunter le sentier qui mène au dispensaire, alors j'ai déménagé en ville pour vivre avec mon fils. Mais j'ai toujours du mal à trouver mon chemin ici parce que je ne peux pas bien lire les panneaux de signalisation. »

Les personnes âgées peuvent souffrir de problèmes de santé chroniques, ce qui limite leur capacité à voyager de manière indépendante et à faire face à des défis tels que le changement climatique, les catastrophes et les pandémies. Se déplacer sur de longues distances peut être un défi pour les personnes âgées qui ne peuvent pas marcher ou rester debout pendant de longues périodes, ainsi que pour celles qui peuvent avoir des difficultés à s'orienter en raison de déficiences sensorielles et cognitives.

En savoir plus

- En savoir plus sur les diverses expériences des femmes et des groupes marginalisés en matière d'accès aux infrastructures : [Des infrastructures inclusives au service de la lutte contre les changements climatiques](#), UNOPS, 2022.
- En savoir plus sur la compréhension et l'application du concept d'intersectionnalité : [Intersectionality Resource Guide and Toolkit: An Intersectional Approach to Leave No One Behind](#), ONU Femmes, 2022.

Ressources supplémentaires sur les infrastructures inclusives

- [Favoriser l'égalité entre les genres et l'autonomisation des femmes grâce aux infrastructures](#), UNOPS, 2020.
- [Integrated and Inclusive Infrastructure Framework](#), Kounkuey Design Initiative, 2022.
- [Inclusive Urban Development in the Global South: Intersectionality, Inequalities, and Community](#), Rigon, Andrea, et Vanesa Castán Broto, eds., Routledge, 2021.
- [Transport for Inclusive Development: Defining a Path for Latin America and the Caribbean](#), Scholl, Lynn, et al., Inter-American Development Bank (IDB), Juin 2022.

Caractériser les transports inclusifs

Les transports inclusifs offrent à tous les individus (indépendamment de leur situation personnelle ou de leur identité) une mobilité et un accès équitable à une série de biens et d'opportunités qui améliorent leur qualité de vie, ainsi que des opportunités de participation politique et citoyenne contribuant à une bonne qualité de vie.

Pour développer des transports inclusifs, il est important de reconnaître qu'il << des lacunes et des inégalités liées à la conception, à l'accès et à l'utilisation des infrastructures de transport, et que les femmes et les groupes marginalisés, en particulier ceux qui subissent des formes multiples et croisées de discrimination, sont les moins à même d'en bénéficier. En ce sens, une infrastructure de transport inclusif est une infrastructure qui prend en compte les divers besoins de chacun et qui s'attaque aux obstacles systémiques au transport auxquels sont confrontés les femmes et les groupes marginalisés. Le transport inclusif offre la flexibilité, l'accessibilité et l'adaptabilité des options de mobilité pour répondre aux divers besoins et contextes, et est capable de répondre aux besoins et défis futurs.

Les infrastructures de transport inclusives et leurs résultats porteurs de changement peuvent être caractérisés par cinq principes directeurs : équitable, accessible, abordable, sans danger et favorisant l'autonomie¹⁷. Pour plus d'informations, se reporter à la page suivante.

Principes des transports inclusifs et résultats porteurs de changement

Les principes de transports inclusifs, qui tiennent compte des besoins divers et des obstacles systémiques			Les résultats porteurs de changement des transports inclusifs pour atteindre l'égalité entre les genres et l'inclusion sociale
Équitable 	fournit un accès juste et équitable aux services de transport qui peuvent répondre aux divers besoins de mobilité des femmes et des groupes marginalisés		- Reconnaître et prendre en compte les besoins divers en matière d'accès et de mobilité afin d'assurer l'équité dans l'expérience du transport - Créer un accès équitable à l'égalité des chances pour tous et toutes grâce à la mobilité inclusive - Distribuer les ressources pour l'égalité des transports
Accessible 	fournit des solutions centrées sur les utilisateur·rice·s pour qu'ils/elles puissent accéder aux services de transport de manière aisée, sûre et digne, sans risque d'accident ou de violence		- Créer un accès facile, sûr et digne aux services de transport pour les différent·e·s utilisateur·rice·s - Réduire les risques d'accidents, de dommages physiques, de criminalité et de violence fondée sur le genre dans tous les modes de transport - Fournir des services centrés sur les utilisateur·rice·s qui répondent à divers besoins physiques
Abordable 	augmente les possibilités d'accès à des transports de bonne qualité, durables et résilients pour les personnes ayant des moyens économiques différents		- Réduire les obstacles financiers à la mobilité - Permettre un faible coût d'utilisation des services de transport - Améliorer le rapport qualité-prix du système de transport pour assurer la viabilité financière
Non néfaste 	réduit l'exposition des personnes et de l'environnement aux incidences sociales, économiques ou physiques négatives résultant du développement des infrastructures de transport		- Protéger la nature, les vies et les moyens de subsistance tout en développant les infrastructures - Sauvegarder le droit humain à la liberté de circulation et à l'égalité d'accès aux opportunités - Réduire les préjugés et la stigmatisation dans la fourniture de services de transport
Favorisant l'autonomie 	augmente la capacité d'action d'une personne, sa capacité à prendre des décisions en connaissance de cause et à agir sur les questions qui se posent dans sa communauté grâce à l'amélioration des transports		- Réduire le risque social et la privation résultant de l'inégalité des transports - Favoriser la participation des communautés - Améliorer la prise de décision éclairée des utilisateur·rice·s - Permettre le droit, en permanence, de s'engager, d'accepter, de refuser, de proposer et de donner son avis sur les projets d'infrastructure tout au long du cycle de vie du projet

Obstacles systémiques levés :

 Discrimination et exclusion sociale

 Obstacles physiques et manque de sécurité

 Exigences rédhibitoires et coûts prohibitifs

 Accès limité à l'information

 Manque d'accès à la prise de décision

3. Lignes directrices pour le développement d'infrastructures de transport inclusives

Les défis de la mise en œuvre des transports inclusifs

L'absence de transport inclusif, en particulier dans le Sud global, peut être attribuée à des défis multiples et interdépendants dans le développement des infrastructures de transport. Ces défis comprennent, entre autres :

- **Capacité insuffisante** (incluant les aspects institutionnels, techniques, financiers et des connaissances) pour planifier, fournir et gérer des infrastructures de transport qui :
 - peuvent satisfaire aux besoins de mobilité à court, moyen et long terme de tous les peuples, en particulier des femmes et des groupes marginalisés ;
 - ne portent pas préjudice à l'environnement et aux communautés locales
 - sont résilientes face à des défis tels que le changement climatique, les conflits, les pandémies et les catastrophes ;
 - peuvent relever des défis complexes liés à l'urbanisation, tels que les modes de transport informels et les habitats informels ;
 - se fonde sur des données inclusives pour éviter les inadéquations et déterminer les solutions appropriées en matière de conception, de mise en œuvre et de technologie.
- **Faiblesse de l'environnement habilitant**, notamment absence de politiques, de législation, de réglementation et de processus formels (ou

capacité limitée à les faire appliquer) permettant des approches intégrées et multisectorielles en matière de transport durable, résilient et inclusif.

- **Manque de sensibilisation et d'engagement politique** en faveur de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale, ce qui peut conduire à un manque de consultation et de représentation significatives des femmes et des groupes marginalisés dans la planification, la fourniture et la gestion des transports.
- **Les défis culturels et comportementaux**, tels que la stigmatisation négative de l'utilisation des vélos et des transports publics, considérés comme réservés aux personnes à faibles revenus.
- **Le manque de responsabilité et de transparence dans les décisions d'investissement** dans les transports et les processus d'achats, qui peut conduire à des inégalités spatiales en ce qui concerne les lieux d'investissement.

Ces défis complexes requièrent des approches en matière d'infrastructures de transport inclusif qui intègrent les concepts de ne laisser personne pour compte, de participation significative et d'approche intégrée du développement d'infrastructures de qualité.

- **Ne laisser personne pour compte** : Adopter une approche intersectionnelle et de transformation GESI pour comprendre et répondre aux divers besoins de mobilité des femmes et des groupes marginalisés, et tenter activement de transformer les normes et pratiques néfastes autour du transport.
- **Une participation significative** : Permettre une participation significative des femmes et des groupes marginalisés tout au long du cycle de vie du développement des infrastructures de transport, en reconnaissant leur capacité à jouer d'autres rôles que ceux de passagers et de bénéficiaires des infrastructures.

- **Une approche intégrée du développement d'infrastructures de qualité :**
 - Intégrer l'inclusion aux côtés de la durabilité et de la résilience, en reconnaissant qu'elles sont interdépendantes
 - Adopter une perspective intersectorielle et systémique de l'infrastructure, en reconnaissant que le transport dépend non seulement de l'infrastructure de transport, mais aussi d'autres secteurs d'infrastructure
 - Aborder de manière globale les différents éléments du système d'infrastructure, en tenant compte du fait que les environnements bâti, naturel et habilitant doivent fonctionner en tandem pour éviter les défaillances du système.

Outils de lecture

Domaine d'intérêt : approches transformatrices GESI

Approches visant à développer le transport inclusif tout au long du cycle de vie de l'infrastructure

Pour relever ces défis de mise en œuvre, il faut renforcer l'environnement habilitant, donner la priorité à des solutions inclusives et bien les mettre en œuvre, et maximiser la performance du système existant tout au long du cycle de vie du développement de l'infrastructure de transport. Des exemples de la manière dont cela peut être fait sont présentés dans le tableau ci-dessous. Le reste de ce chapitre présente des informations complémentaires sur la manière de traduire ces approches en actions tout au long du cycle de vie du développement des infrastructures de transport, y compris la planification de systèmes de transport inclusifs, la réalisation de projets de transports inclusifs et la gestion d'actifs et de services de transport inclusifs.

Approches	1. Renforcer l'environnement habitant tout au long du cycle de vie	2. Donner la priorité aux solutions inclusives au cours de la phase de planification	3. Proposer des solutions inclusives au cours de la phase de mise en œuvre	4. Maximiser les performances du système existant pendant la phase de gestion
Une approche intégrée du développement d'infrastructures de qualité	• Créer et appliquer une politique, une législation et une réglementation qui permettent une approche intégrée du transport inclusif • Renforcer les capacités des différentes parties prenantes dans le développement des transports inclusifs, y compris les compétences techniques, le capital humain et les capacités financières	• Tirer parti des approches intersectorielles pour résoudre les problèmes de transport • Réaliser des études de faisabilité qui évaluent les impacts intersectoriels, afin de donner la priorité aux projets de transport qui offrent un maximum d'avantages et présentent un minimum de risques pour les personnes et l'environnement	• Utiliser des codes, des normes et des lignes directrices pour intégrer la transparence, la responsabilité et la protection sociale et environnementale dans les projets de transport	• Veiller à ce qu'il y ait une capacité adéquate à long terme pour maintenir et exploiter les transports inclusifs • Améliorer la durabilité, la résilience et l'inclusivité des actifs et services de transport existants, y compris les modes de transport informels
Ne laisser personne pour compte	• Recueillir des données ventilées et mener des consultations participatives pour identifier les besoins de mobilité des femmes et des groupes marginalisés	• Utiliser les données pour donner la priorité aux solutions qui réduisent l'exclusion des transports pour les groupes marginalisés et protègent le patrimoine naturel et autochtone	• Mettre en œuvre des mesures visant à minimiser les impacts négatifs sur l'environnement et à prévenir les abus sexuels, l'exploitation, le travail des enfants et les pratiques de travail injustes	• Recueillir et traiter rapidement les réactions et les plaintes des passagers et des usagers des transports, en particulier des femmes et des groupes marginalisés
Participation significative	• Veiller à ce que les femmes et les groupes marginalisés soient bien représentés au sein des différentes équipes, entreprises, organisations et groupes de parties prenantes impliqués tout au long du cycle de vie	• Donner la priorité aux solutions qui font appel à des matériaux, des fournisseurs et des travailleur·se·s locaux·le·s afin de minimiser les émissions et de répartir les avantages économiques des investissements dans les infrastructures	• Proposer des solutions inclusives et des aménagements raisonnables pour encourager la participation des femmes et des groupes marginalisés au développement des infrastructures de transport	• Favoriser un sentiment d'appartenance à la communauté afin d'améliorer la propreté, la sécurité et le sentiment d'appartenance à l'intérieur et autour des actifs de transport

Renforcer l'environnement habilitant

Le renforcement de l'environnement habilitant comprend la création et l'application de politiques, de réglementations et de cadres juridiques qui soutiennent la mobilité inclusive dans l'ensemble du système d'infrastructure, ainsi que le renforcement de la capacité technique, institutionnelle et financière des acteurs clés et des parties prenantes à mettre en œuvre des pratiques inclusives tout au long du cycle de vie de l'infrastructure. Il s'agit d'une activité primordiale qui soutient le transport inclusif tout au long du cycle de vie de l'infrastructure, car elle prépare le terrain pour une collaboration efficace entre les différents acteurs et parties prenantes. Cette section fera l'objet de références croisées à d'autres étapes du cycle de vie si nécessaire.



Possibilités de remédier aux inégalités en matière de transport auxquelles font face les femmes et les groupes marginalisés

Jose, 28 ans, assistant commercial



« Tous les matins, je vais au travail très tôt car je ne me sens pas en sécurité lorsque je prends le minibus *colectivo* aux heures de pointe. J'ai déjà été harcelée dans un bus bondé, mais j'ai peur de le signaler à la police parce que je suis une personne transgenre. J'ai donc décidé de me déplacer plus tôt. »

La plupart des réseaux de transport sont axés sur les déplacements aux heures de pointe (souvent les trajets domicile-travail), mais les femmes, les enfants et les personnes âgées sont plus susceptibles de se déplacer localement, de faire des trajets en chaîne et de se déplacer pendant les heures creuses¹⁸. En outre, les données sur les besoins et les expériences en matière de transport des groupes susceptibles d'être touchés par la discrimination et l'exclusion sociale, tels que les personnes LGBTQI+,

peuvent être très lacunaires. Cela peut les rendre invisibles dans la politique des transports.

L'un des moyens de relever ce défi consiste à garantir la participation d'organisations représentant divers groupes (tels que les groupes de défense des personnes LGBTQI+) à tous les processus de prise de décision concernant le développement du secteur des transports.



Actions pour les organisations de la société civile

1. Faire entendre la voix des groupes les plus marginalisés dans les processus d'élaboration des politiques et de développement des infrastructures de transport.
2. Plaider en faveur de l'inclusion tout au long du cycle de vie du développement des transports.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)



Actions pour les gouvernements

1. Mettre en place des politiques, des réglementations et des cadres juridiques pour soutenir une approche intégrée, intersectorielle et participative de la lutte contre l'exclusion liée aux transports.
2. Évaluer, développer et réformer les cadres politiques, réglementaires et juridiques pour un développement inclusif des transports.
3. Élaborer des cadres politiques pour améliorer la participation, la transparence et la responsabilité dans les processus d'infrastructure
4. Créer et appliquer des réglementations sur les exigences en matière d'inclusion tout au long du cycle de vie des projets de transport.

5. Évaluer et renforcer les capacités en matière de développement et de planification de transports inclusifs.
6. Sensibiliser à l'égalité entre les genres et à l'inclusion sociale dans les transports.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)

Soutenir les actions

[Utiliser des données ventilées pour identifier les lacunes de la politique des transports](#)

3.1 Planifier des systèmes de transports inclusifs

Dans cette section, nous examinons comment planifier des systèmes de transport inclusifs qui répartissent les avantages des infrastructures de transport entre les différentes communautés des zones rurales et urbaines, ainsi qu'entre les divers groupes sociaux au sein de ces communautés. Il est important d'adopter une approche globale de l'accessibilité des transports, ce qui signifie que nous considérons l'ensemble du trajet, depuis le moment où une personne quitte son domicile jusqu'à son arrivée à destination. Cela permet une compréhension globale de l'expérience de voyage et aide à éliminer les obstacles auxquels les personnes peuvent être confrontées dans les différents modes de transport.

Cette section aborde trois étapes, à savoir :

1. Stratégie et planification des transports
2. Définition des priorités, préparation et investissements
3. Planification de la mise en œuvre du projet et mobilisation

À chaque étape, nous étudions :

- l'importance des approches inclusives et dans l'ensemble du système de transport ;
- exemples d'inégalités en matière de transport auxquelles sont confrontés les femmes et les groupes marginalisés, et possibilités d'y remédier lors de la planification des systèmes de transport ;
- les actions que le lectorat peut entreprendre pour mettre en œuvre des approches inclusives dans la planification des systèmes de transports, ainsi que des liens vers des outils et des ressources pour soutenir ces actions.



Quelles questions pouvons-nous nous poser pour nous aider à penser de manière inclusive lors de la planification des systèmes de transports ?

- **Équitable** : Les systèmes de transport doivent permettre un accès équitable aux opportunités, aux biens et aux services pour tous et toutes, y compris pour les communautés vivant dans des zones rurales ou isolées. Quelles sont les communautés qui ont besoin d'un meilleur accès aux transports dans la zone géographique que nous planifions ? Quels sont les obstacles auxquels elles sont actuellement confrontées ?
- **Accessible** : Toutes les parties du trajet de transport doivent permettre un accès facile, digne et sûr à divers groupes. Quelles parties du trajet doivent être plus sûres et plus accessibles ?
- **Abordable** : Les services de transport doivent être suffisamment abordables pour que tous les usagers et usagères aient un accès raisonnable aux opportunités, aux biens et aux services. Comment le coût des transports affecte-t-il les choix quotidiens, les opportunités et l'accès aux services des personnes ?
- **Non néfaste** : Les effets négatifs du développement des transports sur la nature et les personnes doivent être atténués et réduits. Dans quels secteurs du système de transport pouvons-nous donner la priorité aux solutions visant à réduire les émissions, la pollution et les accidents de la route ?
- **Favorisant l'autonomie** : Les femmes et les groupes marginalisés devraient pouvoir participer de manière significative aux processus de prise de décision concernant la planification des systèmes de transport et l'établissement des priorités. Dans quelle mesure les processus de planification participative que nous avons mis en place sont-ils inclusifs ?

Outils de lecture

- Étude de cas sur les approches participatives de la planification des transports
- Idées pour planifier des systèmes de transport inclusifs
- Domaine d'intérêt : systèmes de transport actifs inclusifs

Stratégie et planification des transports

Lors de la planification des transports, il est important de prendre en compte les lacunes actuelles et futures dans l'expérience des femmes et des groupes marginalisés sur l'ensemble du trajet, afin d'intégrer des objectifs inclusifs dans les priorités stratégiques en matière de transport. Des objectifs définis donnent un mandat clair aux entités gouvernementales pour mettre en œuvre des initiatives visant à développer des transports inclusifs. Les objectifs inclusifs définis dans la stratégie de transport peuvent ensuite être traduits en projets d'infrastructures de transports inclusifs.



Possibilités de remédier aux inégalités en matière de transport auxquelles sont confrontés les femmes et les groupes marginalisés

Fatima, 42 ans, agricultrice



« Dans mon ancien village, il y avait un bus qui pouvait m'emmener au marché du village voisin. Mais il fallait plus de deux heures pour s'y rendre, et j'étais trop occupée à aller chercher de l'eau et du bois, à m'occuper de mes enfants, à faire le ménage et à cultiver la terre. Je n'allais donc pas souvent au marché. »

De nombreuses femmes du Sud global sont confrontées à la « pauvreté en temps », c'est-à-dire qu'elles n'ont pas le temps de s'engager dans des activités économiques, éducatives et sociales. Cela s'explique principalement par les normes socioculturelles et de genre, qui placent la majorité des responsabilités domestiques et de garde sur les épaules des femmes. Le manque de temps devient alors un obstacle supplémentaire qui affecte leur prise de décision en matière d'utilisation des transports, surtout si les options de transport disponibles sont également coûteuses (en termes de temps, d'argent ou d'effort).

Une façon d'aborder cette question est d'examiner comment d'autres plans sectoriels peuvent collaborer avec les plans de transport pour s'assurer que les femmes et les groupes marginalisés peuvent mieux s'engager dans la société, et d'établir des approches intégrées pour un développement inclusif des infrastructures.



Actions pour les gouvernements

Renforcer l'environnement habilitant

1. Veiller à ce que les femmes et les groupes marginalisés puissent participer de manière significative au processus de planification.
2. Tirer parti des stratégies intersectorielles pour garantir des approches intégrées de la lutte contre l'exclusion liée au transport.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)



Actions pour les spécialistes en planification de transports

Maximiser les performances du système existant

1. Identifier et traiter les inégalités existantes en matière de transport.

Donner la priorité aux solutions inclusives

2. Utiliser des données ventilées, des consultations participatives et des évaluations contextuelles pour identifier les divers besoins en matière de mobilité.
3. Élaborer et évaluer des options de planification des transports, sur la base de résultats durables, résilients et inclusifs

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)

Actions de soutien pour renforcer l'environnement habilitant

- [Plaidoyer et représentation par des organisations de la société civile](#)
- [Renforcement des capacités par les gouvernements](#)

Définition des priorités, préparation et investissements

Les infrastructures nécessitent des investissements importants et ont une longue durée de vie opérationnelle. Il est donc essentiel de donner la priorité aux projets d'infrastructures de transport qui peuvent permettre d'apporter les services de transport les plus inclusifs et les plus équitables pour tous et toutes, à long terme.

La préparation des projets est une activité clé pour s'assurer que les projets de transports planifiés sont bancables et prêts pour la réalisation d'investissements. Au cours de cette étape, il est important que les projets de transport et leurs résultats escomptés soient conceptualisés selon des principes inclusifs. Cela permettra de garantir un financement, des ressources et des capacités adéquats pour intégrer des approches inclusives dans la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance des actifs de transport.



Possibilités de remédier aux inégalités en matière de transport auxquelles sont confrontés les femmes et les groupes marginalisés

Chantha, 16 ans, lycéenne



« Ma maison se trouve au sommet d'une colline escarpée. Parfois, j'accompagne mon père pour acheter de la nourriture aux autres fermiers de la vallée. Pendant la saison des pluies, je ne peux pas l'accompagner, car les ruisseaux inondent le sentier et je ne peux pas traverser avec mon fauteuil roulant. Il y a une route que certaines personnes utilisent, mais elle est très raide et en mauvais état. Quand il pleut, je reste généralement seule à la maison, tandis que mes frères et sœurs vont à l'école ou jouent avec d'autres enfants. »

Lors de l'établissement des priorités et de la préparation des projets de transport, il convient de se demander s'ils profitent réellement aux groupes les plus marginalisés de la société. Par exemple, une proposition de projet visant à reconstruire une route en pente sur flanc de montagne peut sembler être la solution la plus viable pour améliorer l'accès au transport pour les habitants de la région. Cependant, il est important de déterminer si cette solution correspond au principal mode de transport utilisé par la communauté locale, qui peut être la marche ou la moto. Dans ce cas, l'amélioration des sentiers pédestres et des pistes cyclables pour les rendre plus accessibles et plus résistants peut s'avérer plus bénéfique pour tous les membres de la communauté.

La sélection et la hiérarchisation des projets à l'aide d'un [Tableau de bord de l'équité en matière de transports](#) est un moyen de sélectionner les projets de transport qui profitent réellement aux populations les plus marginalisées.



Actions pour les spécialistes en planification de transports

Donner la priorité aux solutions inclusives

1. Réaliser des évaluations pour réduire le nombre de projets de transport inclusifs à privilégier et exclure les projets ayant des incidences négatives inévitables.
2. Évaluer les besoins de mobilité croisés des parties prenantes et des bénéficiaires afin de s'assurer que le projet améliore l'accès aux transports pour les personnes les plus marginalisées.
3. Concevoir le projet de manière à obtenir des résultats inclusifs pour les usagers des transports, le personnel et les communautés concernées.
4. Analyser et évaluer la faisabilité d'un projet en fonction de ses incidences environnementales, sociales et économiques et de ses avantages connexes.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)



Actions pour les chef·fe·s de projet et les équipes

Donner la priorité aux solutions inclusives

1. Mener des consultations participatives continues et des processus de co-création avec les communautés locales et les organisations de la société civile, afin d'éclairer la définition des projets, de résoudre les conflits fonciers et de répondre aux besoins de mobilité spécifiques au contexte.
2. Intégrer l'inclusion dans le cahier des charges du projet et dans le dossier de décision.
3. Identifier les financiers qui soutiennent les projets inclusifs et déterminer leurs exigences pour une préparation efficace et compétitive des projets.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)



Actions pour les gouvernements

Donner la priorité aux solutions inclusives

1. Donner la priorité aux projets de transport ayant des résultats inclusifs, conformément aux priorités stratégiques en matière de durabilité, de résilience et d'inclusion.

Renforcer l'environnement habilitant

2. Élaborer un plan d'investissement qui tienne compte des coûts à long terme des projets d'intégration.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)

Actions de soutien pour renforcer l'environnement habilitant

- [Plaidoyer et représentation par des organisations de la société civile](#)
- [Créer et appliquer des réglementations sur les exigences d'inclusion pour les processus de priorisation et de sélection des projets par les gouvernements](#)
- [Renforcement des capacités par les gouvernements](#)

Planification de la mise en œuvre du projet et mobilisation

Une fois l'investissement assuré pour les projets de transport, il est important de planifier et de mobiliser les ressources, l'expertise technique et le capital humain nécessaires pour une mise en œuvre efficace du projet.



Possibilités de remédier aux inégalités en matière de transport auxquelles sont confrontés les femmes et les groupes marginalisés

Ram, 7 ans, écolier



« Tous les matins, je vais à l'école à pied avec ma maman. Avant, nous habitions près de l'école et nous marchions sur un petit chemin pour y arriver. Mais la ville a décidé de construire une nouvelle route et notre maison a été détruite. Nous vivons maintenant dans une autre maison, plus loin. Maintenant, il faut plus de temps pour aller à l'école, et traverser la nouvelle route est effrayant. Il y a trop de voitures et c'est difficile de traverser, mais ma mère dit que nous n'avons pas les moyens de payer le prix du pousse-pousse, alors je dois être courageuse. »

Les investissements dans les transports peuvent avoir des effets négatifs involontaires sur les femmes et les groupes marginalisés. Il est essentiel d'être conscient de ces risques et d'intégrer des approches d'atténuation des risques lors de la mobilisation des projets. Par exemple, des personnes et des entreprises, en particulier dans les zones d'habitat informel, peuvent être déplacées des terrains alloués aux projets de transport. Dans le même temps, la valeur des terrains et des biens immobiliers situés à proximité des options de transport peut augmenter, ce qui exclut les personnes vivant dans la pauvreté des marchés immobiliers.

Les consultations participatives et les processus de co-création peuvent contribuer à atténuer les effets négatifs sur les communautés locales et à protéger les droits humains des personnes marginalisées. Il est important de mobiliser les capacités nécessaires pour mener à bien les processus participatifs. Pour ce faire, il est possible d'embaucher des spécialistes en GESI et de forger des partenariats avec des organisations communautaires et de la société civile.



Actions pour les chef-fe-s de projet et les équipes

Bien mettre en œuvre les solutions inclusives

1. Mobiliser les capacités pour créer et atteindre des objectifs inclusifs, notamment en recrutant des spécialistes GESI et en fournissant des compétences et un renforcement des capacités aux équipes et aux parties prenantes du secteur privé.
2. Veiller à ce que les budgets des projets puissent soutenir la mise en œuvre de l'intégration en allouant et en réservant des ressources suffisantes pour les activités inclusives.
3. Élaborer un Plan d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale » avec des objectifs, des activités et des indicateurs réalistes et des ressources adéquates.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)



Actions pour les responsables des achats

Bien mettre en œuvre les solutions inclusives

1. Planification stratégique des achats afin de garantir la capacité à mettre en œuvre des processus d'achat durables et inclusifs.
2. Mettre en œuvre des mesures visant à garantir l'intégrité et la transparence des procédures d'achats, en particulier pour les projets d'infrastructures de transport public.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)

Actions de soutien pour renforcer l'environnement habilitant

- [Renforcement des capacités par les gouvernements](#)
- [Gestion inclusive de la main-d'œuvre et recrutement diversifié](#)

3.2 Réaliser des projets de transports inclusifs

Dans cette section, nous examinons comment les projets de transport peuvent être réalisés (y compris la conception, la passation de marchés et la construction) de manière à garantir que les projets d'infrastructure répartissent équitablement les avantages des investissements dans les transports entre les différentes parties prenantes et ne nuisent pas aux personnes et à l'environnement. Il est important d'examiner comment le processus de livraison en lui-même peut être inclusif et fournir des résultats inclusifs pour les femmes et les groupes marginalisés, au-delà de l'actif de transport proprement dit qui est livré. Il s'agit notamment de promouvoir des conditions de travail décentes pour une main-d'œuvre diversifiée, de soutenir les entreprises et les travailleur·se·s locaux·ales et de minimiser les accidents et les impacts environnementaux négatifs des processus de construction.

Cette section couvre trois étapes, à savoir :

1. Achats
2. Conception détaillée
3. Construction

Pour chaque étape, nous examinons :

- l'importance des approches inclusives à chaque étape et tout au long de la réalisation des projets ;
- des exemples d'inégalités en matière de transport auxquelles sont confrontées les femmes et les groupes marginalisés, et les possibilités d'y remédier lors de la mise en œuvre de projets de transport ;

- les actions que le lectorat peut entreprendre pour mettre en œuvre des approches inclusives dans la mise en œuvre des projets de transports, ainsi que des liens vers des outils et des ressources pour soutenir ces actions.



Quelles questions pouvons-nous nous poser pour nous aider à penser de manière inclusive lors de la mise en œuvre des projets de transports ?

- **Équitable** : Les communautés locales, en particulier les femmes et les groupes marginalisés, doivent avoir des possibilités équitables de bénéficier de la mise en œuvre des projets d'infrastructure. Existe-t-il des dispositions suffisantes en matière de diversité et d'inclusion dans les processus d'embauche et de passation de marchés ?
- **Accessible** : Les normes d'accessibilité et de sécurité doivent être respectées à la fois lors de la conception de l'actif et pendant le processus de mise en œuvre. La conception et la gestion du chantier permettent-elles de créer des environnements sûrs et accessibles pour les femmes et les groupes marginalisés à l'intérieur et autour du site du projet ?
- **Abordable** : Les processus de construction doivent être efficaces et de haute qualité, afin de garantir le bon rapport qualité-prix, la durabilité et l'accessibilité financière de l'actif de transport tout au long de sa durée de vie. La conception, les matériaux et les méthodes de construction choisis permettent-ils d'optimiser le rapport qualité-prix du projet de transport en tandem avec les objectifs d'inclusion ?
- **Non néfaste** : La mise en œuvre du projet de transport doit permettre d'atténuer tout préjudice subi par la communauté locale et l'environnement. Quelles garanties peuvent être mises en place pour minimiser les impacts négatifs ?
- **Favorisant l'autonomie** : Les connaissances, l'expertise et les perspectives des communautés locales doivent être intégrées dans la mise en œuvre des infrastructures. Sur la base de consultations participatives

avec la communauté locale, quelles sont les connaissances et l'expertise locales qui peuvent être appliquées à la réalisation du projet ?

Outils de lecture

- [Idées pour concevoir des projets de transports inclusifs](#)
- [Domaine d'intérêt : bénéfices des approches à haute intensité de main d'œuvre et du développement des capacités dans le cadre d'un développement inclusif des transports](#)
- [Étude de cas sur les approches à haute intensité de main-d'œuvre](#)
- [Étude de cas sur les contrats communautaires](#)

Achats

L'achat inclusif de travaux, de biens et de services pour la conception détaillée et la construction d'un projet d'infrastructure de transport peut permettre aux membres de la communauté locale, en particulier les femmes et les groupes marginalisés, de recevoir leur part des avantages économiques résultant de l'investissement dans l'infrastructure.



Possibilités de remédier aux inégalités auxquelles sont confrontés les femmes et les groupes marginalisés

Jose, 28 ans, assistant commercial



« Des travaux de construction sont en cours sur les routes près du marché où je travaille. Mon patron a demandé au chef de chantier s'ils voulaient acheter du béton dans notre magasin, mais ils ont répondu qu'ils ne pouvaient acheter qu'à certaines entreprises et qu'en plus, ils ne pourraient nous payer qu'après quelques mois. Si vous voulez mon avis, je ne pense pas qu'ils achètent du bon béton parce qu'ils font des réparations chaque année. »

Les petites entreprises peuvent être confrontées à des obstacles qui les empêchent de soumissionner pour la fourniture de travaux, de biens et de services nécessaires à la réalisation de projets d'infrastructures de transport. Il peut s'agir d'un manque de connaissance de la procédure de passation des marchés ou d'une incapacité à se conformer à des exigences restrictives. En outre, elles peuvent être découragées si les conditions prévoient un long délai de paiement.

Un moyen de s'assurer que les entreprises locales, en particulier celles détenues par des femmes et des groupes marginalisés, puissent participer au processus d'appel d'offres est de diviser l'appel d'offres en lots plus petits. Pour faire appel à de petits entrepreneurs tout en maintenant la qualité attendue des résultats de la construction, un entrepreneur agréé peut être engagé pour superviser les petits sous-traitants.



Actions pour les responsables des achats

Renforcer l'environnement habilitant

1. Veiller à ce que les fournisseurs sous-représentés puissent participer à la procédure d'appel d'offres

Bien mettre en œuvre les solutions inclusives

2. Intégrer les conditions d'inclusion lors de la formulation des exigences de l'offre, des clauses du contrat et des indicateurs clés de performance

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)

Conception détaillée

L'étape de la conception détaillée consiste à traduire les concepts d'aménagement inclusif, favorables aux considérations de genre et accessibles, en pièces graphiques et spécifications détaillées. Il est essentiel d'optimiser la conception pour garantir un bon rapport qualité-prix et améliorer la durabilité et l'efficacité de l'actif ou du service de transport. Cela implique de prendre des décisions éclairées lors de la planification de l'aménagement et de la sélection des équipements, des systèmes, des matériaux de construction et des méthodes de construction correspondantes.



Possibilités de remédier aux inégalités auxquelles sont confrontés les femmes et les groupes marginalisés



Peter, 67 ans, personne autochtone âgée

« J'habitais près de la mer, je pêchais tous les jours et j'apportais mes prises au marché de la ville voisine. Il y a quelques années, l'État a pavé la route menant au marché, mais elle est devenue beaucoup plus haute que le chemin d'origine. Il est devenu plus difficile de pousser ma charrette sur la nouvelle route. En vieillissant, je me suis contenté de vendre le poisson à bas prix à des intermédiaires qui avaient de gros camions pouvant facilement emprunter la route. »

Lors de la conception des moyens de transport, il convient de s'assurer qu'ils seront correctement reliés à d'autres moyens de transport existants ou futurs. Pour une route praticable par tous les temps dans une zone rurale, il est important d'identifier si les chemins d'accès à la route peuvent se connecter à la nouvelle élévation, et de considérer comment la route se comportera au

cours des différentes saisons. Si la route est surélevée par rapport aux autres chemins et qu'elle est constituée de matériaux de surface imperméables, l'eau de pluie risque de s'écouler le long des côtés et d'éroder les chemins d'accès en terre qui y mènent.

Une consultation adéquate et une validation du site peuvent contribuer à garantir que la conception des projets de transport aboutisse à des solutions valables pour répondre aux besoins de mobilité des bénéficiaires cibles.



Actions pour les chef·fe·s de projet et les équipes

Bien mettre en œuvre les solutions inclusives

1. Examiner et valider les documents techniques de conception avec les utilisateur·rice·s finaux·ales, en particulier les femmes et les groupes marginalisés, afin de s'assurer qu'ils répondent aux divers besoins en matière de mobilité.
2. Veiller à ce que les consultations participatives soient menées de manière inclusive et accessible.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)



Actions pour les spécialistes de la planification et de la conception de transports

Bien mettre en œuvre les solutions inclusives

1. Intégrer les résultats des processus participatifs et co-créatifs dans la conception.
2. Intégrer des approches de conception qui favorisent l'inclusion tout en s'efforçant de parvenir à la durabilité et à la résilience.
3. Optimiser la conception pour maximiser les impacts positifs, minimiser les impacts négatifs et réduire les coûts d'exploitation et de maintenance futurs.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)

Actions de soutien pour renforcer l'environnement habilitant

- [Plaidoyer et représentation par des organisations de la société civile](#)
- [Appliquer les obligations légales des gouvernements en matière de conception inclusive](#)

Construction

Lors de la construction, il est essentiel que les éléments inclusifs soient construits conformément aux spécifications, afin de s'assurer qu'ils fonctionnent comme prévu. Il est également possible d'impliquer les membres de la communauté locale dans le processus de construction. Cela permet non seulement d'apporter des avantages économiques à la communauté, mais aussi de créer un sentiment d'appropriation de l'infrastructure.



Possibilités de remédier aux inégalités auxquelles font face les femmes et les groupes marginalisés

Chantha, 16 ans, lycéenne



« Certains de mes cousins plus âgés ont trouvé un emploi d'été pour reconstruire certaines routes près du village de fermiers. J'aurais aimé me joindre à eux, mais mes cousins m'ont dit qu'ils n'embaucheraient jamais une jeune fille pour soulever des charges lourdes, d'autant plus que je ne peux pas marcher comme tout le monde. »

Certains pensent que les personnes handicapées ne peuvent pas participer à la construction d'infrastructures, mais ce n'est pas vrai. En fonction du type et de la gravité de leur handicap, elles peuvent participer à des activités de construction telles que l'excavation, le chargement, le criblage des matériaux, le mélange du béton, les travaux de maçonnerie et le tressage des cages gabions. Elles peuvent également superviser des équipes de travail, tenir des registres de présence, diriger la circulation sur le chantier et entretenir les outils. Toutefois, les personnes handicapées sont souvent confrontées à des attitudes négatives de la part d'autres personnes et peuvent être découragées de poursuivre leur montée en compétences et de saisir des opportunités de travail.

L'un des moyens de soutenir l'égalité, la diversité et l'inclusion dans la construction est de veiller à ce que des aménagements raisonnables soient mis en place pour les différents groupes, par exemple en fournissant des transports accessibles jusqu'au chantier ou en adaptant les outils utilisés pour les travaux de construction.



Actions pour les chef-fe-s de projet et les équipes

Renforcer l'environnement habilitant

1. Améliorer la capacité des équipes de projet, des entrepreneurs et des ouvriers à mettre en œuvre des pratiques de construction inclusives et à favoriser un lieu de travail inclusif.
2. Suivre, évaluer et tirer des enseignements des efforts d'inclusion.

Bien mettre en œuvre les solutions inclusives

3. Mettre en œuvre le Plan d'action « Égalité des genres et d'inclusion sociale » et les garanties contre les incidences sociales et environnementales négatives de la construction.
4. Engager les parties prenantes dans une mise en œuvre transparente et participative des projets.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)



Actions pour les entrepreneurs

Bien mettre en œuvre les solutions inclusives

1. S'engager dans une gestion inclusive de la main-d'œuvre qui promeut la diversité et l'inclusion dans les pratiques d'embauche.
2. S'engager dans une gestion inclusive de la construction, qui garantisse des conditions de travail décentes et applique les normes en matière de santé et sécurité, et de gestion sociale et environnementale.
3. Maintenir des chantiers sûrs et inclusifs.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)

Actions de soutien pour renforcer l'environnement habilitant

[Appliquer les obligations légales des gouvernements en matière de construction inclusive](#)

3.3 Gestion des actifs et des services de transports inclusifs

Dans cette section, nous examinons comment gérer les actifs et les services de transport afin d'optimiser leurs performances et de garantir une mobilité fiable, sûre, abordable et accessible à tous les usagers pendant la durée de vie opérationnelle du système de transport. Il est important d'examiner comment la gestion des actifs de transport affecte la fonctionnalité des éléments accessibles, la sécurité réelle et perçue, et le caractère abordable à long terme des services de transport.

Cette section traite de deux étapes, à savoir :

1. Exploitation et maintenance
2. Rénovation, modernisation, transformation et mise hors service

À chaque étape, nous étudions :

- l'importance des approches inclusives à chaque étape et dans l'ensemble de la gestion des moyens et des services de transport
- des exemples d'inégalités en matière de transport auxquelles font face les femmes et les groupes marginalisés, et les possibilités d'y remédier lors de la gestion des moyens et services de transport ;
- les actions que le lecteur ou la lectrice peut entreprendre pour mettre en œuvre des approches inclusives dans la gestion des moyens et services de transports, ainsi que des liens vers des outils et des ressources pour soutenir ces actions.



Quelles questions pouvons-nous nous poser pour nous aider à penser de manière inclusive lors de la gestion des moyens et services de transports ?

- **Équitable** : Le moyen de transport et le service qu'il fournit doivent continuer à répondre aux besoins divers des utilisateurs pendant la durée de vie opérationnelle de l'actif ou du réseau de transport. Existe-t-il des groupes sociaux dans la communauté locale qui sont confrontés à des limitations dans l'utilisation ou l'accès à l'installation ou au service de transport ?
- **Accessible** : Les usagers et le personnel doivent pouvoir accéder facilement, en toute sécurité et dans la dignité aux installations et aux services de transport pendant toute la durée d'exploitation des actifs de transport. Des audits de sécurité et d'accessibilité sont-ils régulièrement réalisés ? Les résultats des audits sont-ils pris en compte ?
- **Abordable** : Le service de transport doit rester abordable pour les femmes et les groupes marginalisés pendant toute sa durée de vie. Quelles mesures peuvent être prises pour réduire les coûts opérationnels répercutés sur les utilisateur·rice·s ou les passager·ère·s ?
- **Non néfaste** : La gestion du service de transport doit atténuer les dommages causés aux usagers, à la communauté locale et à l'environnement. Quelles mesures peuvent être prises pour réduire les accidents, minimiser la pollution et les émissions, et améliorer le bien-être à proximité des moyens de transport ?
- **Favorisant l'autonomie** : Les utilisateurs doivent être habilités à utiliser pleinement le service de transport. Les commentaires des utilisateur·rice·s sont-ils recueillis et régulièrement pris en compte pour garantir des améliorations continues ?

Outils de lecture

- [Idées pour la gestion de services de transport inclusifs](#)
- [Étude de cas sur la réhabilitation inclusive des moyens de transport](#)
- [Domaine d'intérêt : gestion des actifs](#)

Exploitation et maintenance

Les moyens et les services de transport doivent être bien entretenus afin de fournir en permanence des transports abordables, de qualité et sûrs à tous les usagers. Il est essentiel de veiller à ce que les éléments inclusifs soient exploités et entretenus correctement.



Possibilités de remédier aux inégalités en matière de transport auxquelles sont confrontés les femmes et les groupes marginalisés

Peter, 67 ans, personne autochtone âgée



« Je vis maintenant avec mon fils dans une zone urbaine et j'aimerais avoir un peu de compagnie pendant qu'il est au travail. Il y a un centre communautaire, mais il faut marcher longtemps pour s'y rendre. Le trottoir présente de nombreuses fissures et il n'y a pas de bancs pour se reposer. Les motos-taxis évitent cette route, car les véhicules risquent d'être endommagés par les nids-de-poule. Je peux prendre un bus qui passe par l'autre partie de la ville, mais c'est très fatigant, alors je ne me rends au centre qu'une fois par semaine. »

Le manque d'investissement dans l'entretien des transports peut avoir un impact sur les possibilités de déplacement des usagers des transports publics, des piétons et des propriétaires de véhicules. Cela peut conduire à l'exclusion du transport des personnes pour lesquelles il est plus difficile de trouver des alternatives. Par exemple, les routes peuvent se détériorer rapidement si aucun budget n'est alloué à l'entretien ; ou une nouvelle flotte de bus se détériorera rapidement si les véhicules ne sont pas régulièrement et correctement entretenus.

Lorsque le budget disponible est limité, il peut être plus inclusif de privilégier l'entretien des moyens de transport existants plutôt que d'en construire ou d'en acheter de nouveaux. Il est également nécessaire de privilégier la maintenance des moyens de transport et des véhicules pour les personnes qui n'ont pas d'autres options, par exemple en améliorant les trottoirs pour les piétons qui ne possèdent pas de voiture ou en entretenant les ascenseurs et les rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite.



Actions pour les opérateurs de transports

Renforcer l'environnement habilitant

1. Sensibiliser à l'égalité des genres et l'inclusion sociale pour favoriser des environnements inclusifs dans le secteur des transports

Maximiser les performances des systèmes existants

2. Exploiter et maintenir les moyens et les services de transport afin de fournir des transports sûrs, fiables et accessibles à tous les usagers et usagères.
3. Partager des informations en temps réel sur les services de transport afin d'améliorer l'accessibilité pour un large éventail d'utilisateur·rice·s.
4. Mettre en place des mécanismes de suivi et de retour d'information inclusifs.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)



Actions pour les propriétaires d'actifs

Maximiser les performances des systèmes existants

1. Collecter des informations sur l'état et les performances des moyens de transport afin d'identifier les domaines dans lesquels des activités de maintenance de routine et spécialisées sont nécessaires pour améliorer les résultats en matière d'inclusion.
2. Maintenir le caractère abordable pour l'utilisateur·rice grâce à une gestion financière appropriée et en accordant la priorité aux budgets destinés à la maintenance des dispositifs d'inclusion.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)

Actions de soutien pour renforcer l'environnement habilitant

- [Plaidoyer et représentation par des organisations de la société civile](#)
- [Renforcement des capacités par les gouvernements](#)
- [Gestion inclusive de la main-d'œuvre et recrutement diversifié](#)

Rénovation, modernisation, transformation mise hors service

Les actifs d'infrastructure ont une longue durée de vie, qui peut être prolongée par la rénovation, la transformation et la modernisation. La mise hors service est réalisée à la fin de la durée de vie utile de l'actif de transport en démantelant l'actif, en réutilisant ou en recyclant les matériaux et en libérant le terrain. Ces processus doivent être menés dans le cadre d'une approche inclusive afin de garantir que les services de transport inclusifs soient toujours soutenus par d'autres moyens en minimisant les dommages causés à la communauté locale et à l'environnement.



Possibilités de remédier aux inégalités en matière de transport auxquelles sont confrontés les femmes et les groupes marginalisés

Ram, 7 ans, écolier



« Nous vivons près d'une décharge. Les gens y vont pour chercher des choses à revendre. Je vois d'autres enfants qui vont y jouer, mais ma mère m'a dit de ne pas y aller car c'est dangereux. Parfois, les gens reviennent blessés à cause des morceaux de verre brisé, des tiges métalliques rouillées et d'autres matériaux provenant des bâtiments qui ont été démolis pour faire de la place pour la route. »

Les déchets de construction peuvent être générés lors de la rénovation, de la transformation et de la mise hors service. Dans de nombreux pays du Sud global, des personnes ramassant les déchets de manière informelle peuvent gagner leur vie en récupérant du métal et d'autres matériaux de valeur à partir de ces déchets. Les déchets de construction doivent être correctement gérés et éliminés, car ces matériaux peuvent être dangereux ou toxiques.

Il peut s'avérer nécessaire d'organiser des formations et de fournir des équipements de protection individuelle (EPI) appropriés aux personnes travaillant de manière formelle ou informelle dans le domaine de la gestion des déchets, afin de protéger ces travailleur·se·s locaux·le·s ainsi que les communautés avoisinantes et l'environnement contre la pollution.



Actions pour les propriétaires d'actifs

Maximiser les performances des systèmes existants

1. Collecter des informations sur l'état et les performances des actifs de transport afin d'identifier les problèmes d'accès et les possibilités d'amélioration.
2. Réhabiliter ou rénover les actifs d'infrastructures de transport pour améliorer l'inclusion, la durabilité et la résilience.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillée](#)



Actions pour les chef·fe·s de projet et les équipes

Donner la priorité aux solutions inclusives

1. Réaffecter les anciens actifs d'infrastructures de transport à des types d'infrastructures de transport ou d'infrastructures sociales ou citoyennes plus appropriées et mieux adaptées aux besoins des communautés.
2. Soutenir des activités de mise hors service inclusives, incluant une gestion des déchets sûre et inclusive.

Outils de lecture

[Listes de contrôle et ressources détaillées](#)

4. Outils de lecture

Idées pour les transports inclusifs

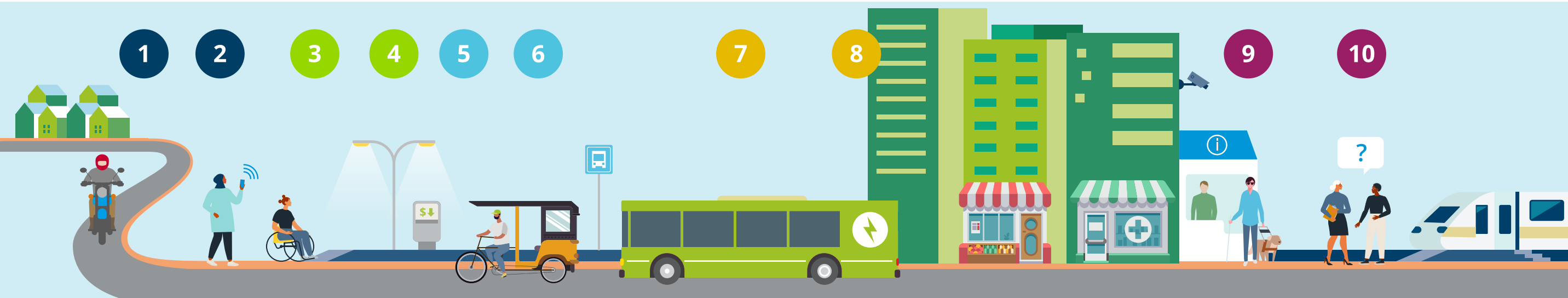


Figure 2 : Exemples d'idées à prendre en compte lors de la planification de systèmes de transport inclusifs

Équitable	Accessible	Abordable	Non néfaste	Favorisant l'autonomie
1. L'adoption d'une approche fondée sur l'ensemble du trajet lors de la planification des systèmes de transport peut contribuer à améliorer l'équité pour les communautés défavorisées en matière de transport, notamment les communautés à faible revenu dans les zones périurbaines et les personnes vivant dans des zones rurales ou isolées. 2. Les interfaces tarifaires intégrées (telles que les applications de billetterie mobile) peuvent permettre aux utilisateur·rice·s d'utiliser le même billet pour différents modes de transport. Cela aide dans les trajets en chaîne pour les femmes et réduit la confusion potentielle pour les personnes neurodivergentes.	3. L'intégration de dispositions de conception universelle (telles que des rampes d'accès et des informations audiovisuelles) dans tous les modes de transport de passagers peut contribuer à favoriser la mobilité indépendante des personnes handicapées tout au long de leur déplacement. 4. L'intégration de dispositions de sécurité favorables à l'égalité entre les genres (telles qu'un éclairage adéquat) dans et autour des installations et modes de transport peut faciliter un accès sûr et digne aux services de transport pour les femmes, les filles et les personnes LGBTQI+.	5. Les tarifs des transports publics basés sur un taux forfaitaire plutôt que sur la distance peuvent être plus abordables pour les personnes vivant dans les zones périurbaines. 6. L'intégration des modes de transport informels dans les réseaux de transport peut contribuer à protéger à la fois les moyens de subsistance des opérateurs et le caractère abordable des options de transport pour les usagers et usagères.	7. L'apport d'un soutien technique et financier à la transition vers des véhicules conformes aux normes de sécurité et utilisant des énergies propres peut contribuer à réduire les accidents ainsi que la pollution de l'air, de l'eau et du sol. 8. L'amélioration de l'emploi local, de la production de denrées alimentaires et de biens, et des services de communication numérique dans les communautés peut réduire la demande de transport, ce qui est nécessaire pour réduire les émissions de carbone.	9. Des informations adéquates et des options de transport raisonnables peuvent aider les femmes et les groupes marginalisés à faire des choix de transport sûrs et durables. 10. Consulter les femmes et les groupes marginalisés sur leurs expériences en matière de transport peut permettre de mieux comprendre leurs besoins en matière de mobilité.

← Retour à la section

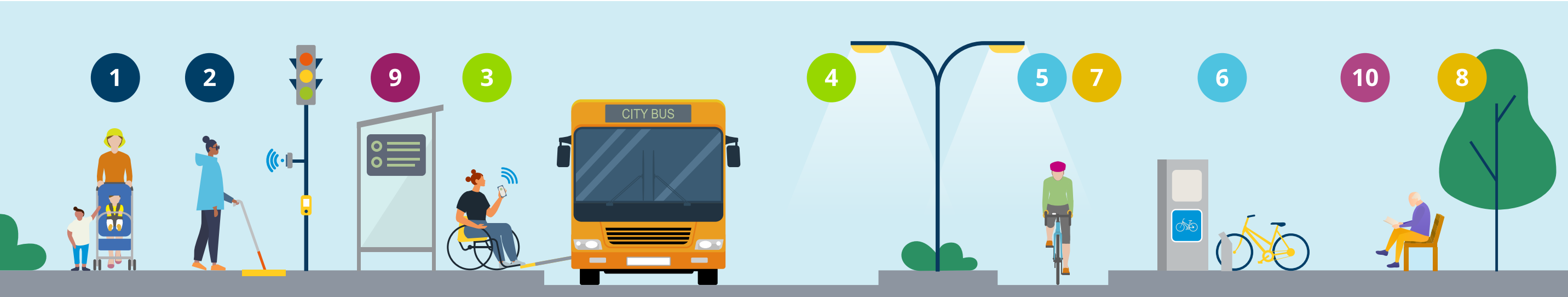


Figure 3 : Exemples d'idées à prendre en compte lors de la conception de projets de transport inclusifs

Équitable	Accessible	Abordable	Non néfaste	Favorisant l'autonomie
1. Des allées plus larges permettent aux personnes en fauteuil roulant ou utilisant des poussettes de se déplacer et de changer de direction. 2. Les éléments de conception universelle tels que les pavés tactiles, les panneaux de signalisation visuels et les signaux auditifs aident les personnes handicapées à se déplacer de manière autonome. La signalisation inclusive contribue à la mobilité indépendante des enfants, des personnes qui ne parlent pas la langue locale et des personnes neurodivergentes.	3. Les dispositifs d'accessibilité tels que les plates-formes d'embarquement de plain-pied, les rampes d'accès, les passages piétons surélevés et les feux de signalisation plus longs facilitent la traversée des rues pour les personnes utilisant des fauteuils roulants, des poussettes et des charrettes ou pour celles ayant d'autres besoins en matière de mobilité. 4. Un éclairage adéquat et des aménagements paysagers de faible hauteur peuvent favoriser la surveillance naturelle et accroître le sentiment de sécurité des femmes, des enfants et des personnes LGBTQI+.	5. Les infrastructures pour les modes de transport actifs tels que la marche et le vélo peuvent offrir des options de mobilité à faible coût pour les groupes à faibles revenus. 6. Les systèmes communautaires de partage de vélos, de voitures et de scooters peuvent contribuer à réduire, pour les utilisateurs, les coûts de possession de véhicules de transport, les besoins en stationnement et la consommation d'énergie.	7. Les infrastructures destinées aux modes de transport actifs peuvent contribuer à réduire la consommation d'énergie et les émissions de carbone tout en améliorant les indicateurs de santé et en réduisant les accidents de la route. 8. Les espaces verts tels que les baissières écologiques et les arbres peuvent retenir les eaux pluviales, filtrer l'air et abaisser les températures, tout en offrant aux enfants et aux personnes souffrant d'un handicap auditif des zones tampons contre le bruit qui apportent une sécurité par rapport aux voitures.	9. Les tableaux numériques dotés de fonctions d'accessibilité peuvent fournir des cartes de localisation et des informations sur les horaires de transport, les déviations et les retards. Cela peut aider différents utilisateur·rice·s à s'orienter et à prendre des décisions concernant leurs déplacements. 10. Le mobilier urbain et les espaces verts peuvent favoriser les rencontres et les interactions sociales, en permettant à divers groupes de participer à la vie sociale et en assurant une surveillance informelle. Ils offrent des possibilités de repos et de récupération.



Figure 4 : Exemples d'idées à prendre en compte dans la gestion des moyens et des services de transport inclusifs

Équitable	Accessible	Abordable	Non néfaste	Favorisant l'autonomie
1. Les conducteurs et le personnel des transports peuvent veiller à ce que les personnes handicapées, les personnes enceintes, les enfants et les personnes âgées aient accès à des sièges prioritaires dans les transports publics. 2. Le maintien de la propreté et de la disponibilité de l'eau dans les toilettes peut favoriser un déplacement confortable pour les personnes ayant leurs règles et les familles avec de jeunes enfants.	3. Le maintien d'une bonne visibilité et d'un bon éclairage, ainsi que l'installation éventuelle de caméras de surveillance en circuit fermé dans les stations, peuvent contribuer à créer un sentiment de sécurité et à décourager la criminalité, le harcèlement et la violence fondée sur le genre. 4. Le maintien de la fonctionnalité des dispositifs d'accessibilité tels que les ascenseurs, les rampes, les ascenseurs pour fauteuils roulants et les rampes d'accès PMR peut aider les personnes à mobilité réduite.	5. L'intégration d'activités génératrices de revenus, telles que la publicité, les distributeurs automatiques et les boutiques dans les stations, peut réduire les coûts d'exploitation et subventionner les coûts des passagers. 6. Les tarifs subventionnés des transports publics pour les enfants, les jeunes, les étudiants, les personnes handicapées et les personnes âgées peuvent réduire les obstacles financiers à la mobilité.	7. Le maintien de la sécurité des racks à vélos, des casiers et des aires de stationnement dans les stations de transport public ou à proximité de celles-ci peut encourager l'utilisation des systèmes de transport public, ce qui peut contribuer à réduire la dépendance à l'égard de la voiture et les émissions correspondantes. 8. La fourniture d'informations claires sur les procédures d'évacuation et sur la manière d'accéder aux services d'urgence peut contribuer à améliorer la sécurité dans les stations de transport.	9. La fourniture d'informations adéquates et claires sur les horaires des transports publics réduit les temps d'attente dans les zones dangereuses et permet de choisir ses déplacements en connaissance de cause. 10. L'intégration de possibilités de jeu dans les stations peut offrir des espaces sûrs et éducatifs aux enfants qui attendent dans les stations de transport ou qui les traversent.



DOMAINE D'INTÉRÊT :

Approches transformatrices en matière d'égalité entre les genres et d'inclusion sociale

Par l'UNOPS

L'égalité entre les genres et l'inclusion sociale sont deux composantes majeures du principe « ne laisser personne pour compte ». En développant des infrastructures inclusives, il est essentiel d'éviter de perpétuer les inégalités et les barrières systémiques auxquelles sont confrontés les femmes et les groupes marginalisés et de s'orienter vers des approches transformatrices en matière d'égalité entre les genres et d'inclusion sociale.

En se basant sur le [Gender Integration Continuum \(continuum d'intégration des genres\)](#) développé par l'Interagency Gender Working Group de l'Agence des États-Unis pour le développement international, le cadre GESI du continuum d'intégration montre que les projets peuvent exploiter involontairement les femmes et les groupes marginalisés si les obstacles systémiques ne sont pas correctement pris en compte et traités. Ce concept a été adapté dans les normes d'intégration de l'approche intégrée du genre au sein des Nations unies, notamment l' [Échelle d'efficacité des](#)

[résultats en matière de genre](#) du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) et le [Guidance on Gender Integration in Evaluation \(Guide sur l'intégration de la dimension de genre dans les évaluations\)](#) du Fonds des Nations unies pour l'enfance (UNICEF). Le développement de transports inclusifs qui ne laisse personne pour compte nécessite une tentative active d'examiner, de remettre en question et de changer les barrières systémiques et les normes et pratiques préjudiciables qui entourent les infrastructures de transport.

Approches indifférentes à l'égalité entre les genres et à l'inclusion sociale

Ignorer et perpétuer les inégalités

Exemple : Les passagères reçoivent des conseils sur l'autodéfense et sur la manière de dénoncer le harcèlement. Cela peut laisser entendre qu'il est de la responsabilité des femmes d'éviter d'être harcelées dans les transports publics, ce qui peut limiter leur capacité à se déplacer.

Approches soucieuses de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale

Reconnaître les inégalités mais ne pas y remédier pleinement

Exemple : Les arrêts de bus sont mieux sécurisés, mieux éclairés et mieux surveillés. Ces mesures peuvent contribuer à décourager la criminalité et le harcèlement, mais ne les empêchent pas complètement de se produire.

Figure 5. Un voyage vers l'égalité entre les genres et l'inclusion sociale



Approches transformatrices en matière d'égalité entre les genres et d'inclusion sociale

S'attaquer aux causes profondes des inégalités et transformer les pratiques néfastes

Exemple : En plus des approches tenant compte des concepts GESI, des campagnes de sensibilisation sont menées auprès de personnes de tous les genres sur l'égalité entre les genres et la lutte contre le harcèlement sexuel et la violence fondée sur le genre. Ces campagnes s'attaquent aux causes profondes du harcèlement dans les transports et peuvent contribuer à empêcher qu'il ne se produise.

Approches favorables à l'égalité entre les genres et l'inclusion sociale

Prendre des mesures pour répondre à des besoins divers en vue d'atteindre des résultats égaux

Exemple : Outre les approches soucieuses du GESI, des politiques et des mécanismes de réponse au harcèlement sexuel dans les transports publics sont mis en place. Cela peut contribuer à prévenir activement les cas de harcèlement sexuel dans les transports et à y répondre de manière appropriée.

**DOMAINE D'INTÉRÊT :****Comprendre la place des genres dans les transports****Par ONU Femmes**

Les transports ne sont pas neutres du point de vue du genre. Les femmes, les hommes et les personnes issues de la diversité des genres ont des besoins et des expériences spécifiques liés à leur genre lorsqu'ils utilisent les transports. Malheureusement, comme les femmes continuent d'être sous-représentées dans le secteur des transports, leurs besoins et leurs préoccupations ne sont souvent pas bien compris et pris en compte dans la planification et la mise en œuvre des infrastructures et des systèmes, ce qui peut reproduire et maintenir les écarts et les inégalités entre les genres¹⁹.

Les types de déplacements des femmes sont souvent plus complexes que ceux des hommes, en raison de leurs responsabilités domestiques et de soins qui les obligent à faire des arrêts fréquents et plus courts au cours d'une même sortie (par exemple, pour aller au marché, accompagner un enfant à l'école, amener un parent chez le médecin), ce que l'on appelle le chaînage des trajets²⁰ et qui fait partie de la mobilité liée aux soins²¹. Les transports publics étant souvent planifiés sans tenir compte des besoins des femmes, celles-ci doivent souvent attendre pendant de longues périodes en dehors des heures de pointe dans des espaces publics qui ne sont pas toujours bien éclairés ou dotés d'une signalisation claire, ou qui ne sont pas sûrs²². En effet, le sentiment de sécurité d'une femme influence largement les décisions liées à la mobilité. Par exemple, une étude menée à Lima, au Pérou, a montré que la sécurité était plus importante que la vitesse dans les choix de mobilité des femmes²³.

Des études menées dans le monde entier révèlent que le harcèlement sexuel et d'autres formes de violence sont des expériences courantes

pour les femmes et les jeunes filles dans les espaces publics, y compris dans les transports²⁴, et qu'elles ont été exacerbées pendant la pandémie de COVID-19²⁵.

Depuis sa création en 2011, l'initiative phare mondiale d'ONU Femmes pour des villes et des espaces publics sûrs s'efforce de combler ces écarts critiques entre les genres dans le domaine des transports²⁶. Par exemple, en réponse à une étude montrant que 82 pour cent des femmes considéraient les transports publics comme dangereux à Quito, en Équateur, dans le cadre du programme « Quito Safe City », le gouvernement local a modifié une ordonnance locale pour renforcer la lutte contre le harcèlement sexuel dans les espaces publics, incluant un protocole spécifique pour traiter les cas de harcèlement dans les transports publics. Pour garantir une mise en œuvre efficace du protocole, on a renforcé les capacités de plus de 2 600 chauffeurs, agents d'exploitation et responsables en matière de protocole, de genre et de masculinités positives²⁷. Par ailleurs, le premier service de bus rapide favorisant l'égalité entre les genres a été mis en place au Caire, en Égypte, dans le cadre de son programme « ville sûre » visant à mieux adapter les transports publics aux besoins des femmes et des jeunes filles, tout en réduisant les embouteillages et les émissions de CO₂²⁸.

La base de connaissances internationale émergente dans ce domaine²⁹ est claire :

- Les femmes et les jeunes filles ont besoin de transports sûrs, abordables et fiables, dont la fréquence correspond à leurs besoins et qui tiennent compte de la connectivité jusqu'au dernier kilomètre et de l'aménagement de l'espace public, dans le cadre d'une approche intégrée.
- Des femmes diverses doivent être activement impliquées à chaque étape, de la conception à la budgétisation, en passant par la gestion et la supervision.

- Donner aux femmes la possibilité de choisir comment se déplacer de manière autonome dans leurs communautés et leurs villes est essentiel pour parvenir à l'égalité entre les genres et au développement de la capacité d'action des femmes, et c'est une condition du développement durable.

En savoir plus

Suivre le [cours de formation en ligne sur l'égalité entre les genres dans les transports](#), développé par le Centre de formation d'ONU Femmes, l'Initiative mondiale de l'ONU des villes sûres et des espaces publics sûrs pour les femmes, ainsi que le « Transport Global Practice » et l'« Open Learning Campus » de la Banque mondiale.



DOMAINE D'INTÉRÊT : Système de transport actif inclusif

Par Arup

Un système de transport actif inclusif est le réseau d'infrastructures de transport qui permet à chacun·e de se déplacer en utilisant des moyens non motorisés, comme la marche, le vélo, les fauteuils roulants, les trottinettes, etc. En plus de faciliter les fonctions quotidiennes d'un quartier, il a le pouvoir d'apporter une valeur sanitaire et sociale à ses utilisateurs : par exemple, il contribue à réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, à réduire le bruit de la circulation, à augmenter l'activité physique et le temps passé à l'extérieur, et crée un quartier plus agréable à vivre avec moins de circulation motorisée³⁰. Le système de transport actif inclusif joue un rôle clé en offrant à chacun·e le même accès aux opportunités, en particulier aux groupes qui ont un accès limité aux services et aux moyens de subsistance en raison d'infrastructures médiocres et de systèmes de transport inabordables et peu sûrs.

Le système de transport actif inclusif devient particulièrement urgent dans les villes ou les régions où la mobilité active est déjà le principal mode de transport. En Afrique, par exemple, jusqu'à 78 pour cent des personnes se déplacent à pied chaque jour pour accéder aux soins de santé, à l'éducation, aux magasins, aux emplois et aux transports publics, dans un environnement peu sûr où environ 261 piétons et 18 cyclistes sont tués chaque jour³¹.

Il est primordial qu'un système de transport actif inclusif soit planifié, conçu et livré de manière à être résilient, afin que le système continue à fonctionner quel que soit le choc ou le stress naturel ou d'origine humaine qu'il rencontre. Un système de transport actif inclusif résilient peut être conçu grâce à l'indice de résilience des villes³², qui est structuré autour de sept qualités pouvant servir d'indicateurs afin de comprendre la résilience des projets de transport.

[← Retour à la section Introduction](#)

En savoir plus

- Le rapport « [Equitable Future Mobility](#) » (2022) vise à lancer un débat sur la manière dont nous pouvons garantir que nos futurs systèmes de transport seront disponibles, accessibles, abordables et acceptables pour tous et toutes
- Le rapport « [Inclusive Cycling in Cities and Towns](#) » (2019) appelle à une politique et une planification plus inclusives autour du vélo, afin de garantir que tout le monde puisse accéder à ses avantages
- L' [Indice de résilience des villes](#) présente sept qualités d'un système résilient, qui peuvent également servir d'indicateurs pour planifier et concevoir un système de transport



Étude de cas d'un projet : Réseau cyclable régional de Cali

À Cali, en Colombie, Arup a conçu un réseau cyclable régional utilisant les principes d'un système de transport actif inclusif, ce qui permet de relier les parties prenantes aux niveaux local, régional et national, afin de promouvoir la mobilité active et l'inclusion sociale et économique tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

L'équipe a adopté une approche de conception participative avec des interventions d'urbanisme tactique pour explorer la culture et les attitudes locales à l'égard de la mobilité active, promouvoir des comportements sûrs et former les fonctionnaires locaux pour améliorer leurs compétences techniques et de planification dans la conception, l'exploitation et la gestion de l'infrastructure de mobilité active. Le projet comprenait également des activités visant à promouvoir le changement des comportements, des compétences et des attitudes des citoyens, ce qui constitue l'un des principaux défis de la conception et de la mise en œuvre de systèmes de transport axés sur la mobilité active. Cela est d'autant plus vrai dans les pays à faible revenu, où la mobilité non motorisée est encore négligée par les décideurs et les praticiens urbains.

En utilisant les principes d'un système de transport actif inclusif, le projet a reconnu la nécessité de développer le système de transport avec la participation de diverses parties prenantes, non seulement pour obtenir leur adhésion et des informations au niveau local, mais aussi pour leur donner un sentiment d'appropriation. Cela permettrait en fin de compte de modifier les comportements, ce qui est essentiel pour améliorer les systèmes d'infrastructures locaux afin de favoriser la résilience et l'inclusion.

[← Retour à la section](#)

**DOMAINE D'INTÉRÊT :****Bénéfices des approches à haute intensité de main d'œuvre et du développement des capacités dans le cadre d'un développement inclusif des transports****Au nom de l'Organisation internationale du travail (OIT) - Équipe du programme d'investissement à forte intensité de main-d'œuvre**

Le programme HIMO intègre des approches à haute intensité de main-d'œuvre dans son action de conseil dans les pays du Sud global et de soutien aux investissements dans des infrastructures de transport locales inclusives. L'approche à haute intensité de main d'œuvre ou l'approche basée sur les ressources locales permet un usage optimal et flexible de la main-d'œuvre locale et d'autres ressources, compétences et capacités disponibles localement, soutenues par l'utilisation d'équipements légers. Cette combinaison, associée à l'utilisation de méthodes de travail et de technologies appropriées, garantit la qualité, la productivité, la rentabilité, les avantages pour l'emploi local et la durabilité environnementale des investissements. L'approche à haute intensité de main d'œuvre intègre les quatre piliers de l'Agenda du travail décent de l'OIT, à savoir la création d'emplois, les droits au travail, la protection sociale et le dialogue social, l'égalité entre les genres étant un thème transversal. Dans le contexte du programme HIMO, des aspects importants ont trait à l'inclusion sociale et aux garanties, ainsi qu'au respect des principes d'égalité d'accès à l'emploi, d'égalité de rémunération pour un travail de valeur égale, d'âge et de salaire minimum, et de sécurité et de santé au travail.

Les investissements en infrastructures basées sur les ressources locales qui ont été bien conçus et bien mis en œuvre se sont révélés efficaces pour offrir des possibilités d'emploi décent aux personnes vivant dans la pauvreté et à d'autres groupes vulnérables, ainsi que

pour atténuer le changement climatique et s'y adapter, et pour préserver l'environnement. Les petits entrepreneurs et les communautés locales sont impliqués dans la planification et la mise en œuvre participatives des travaux d'approches basées sur les ressources locales, ce qui garantit qu'une grande partie des investissements reste dans la localité, contribuant ainsi à la réduction de la pauvreté et au développement économique local.

Les approches basées sur les ressources locales ont prouvé leur pertinence et leur compétitivité technique et financière dans les économies à bas salaires et à excédent de main-d'œuvre. Sans compromettre la qualité des travaux, les approches basées sur les ressources locales ont démontré les avantages suivants :

- La création de deux à quatre fois plus d'emplois, ainsi que la création d'emplois décents plus productifs
- Un rapport coût-efficacité de 10 à 30 pour cent plus élevé
- Une répartition des revenus améliorée
- Le développement accru des entreprises locales (comme les entrepreneurs, les fournisseurs et les entreprises locales créées)
- L'augmentation de l'activité économique locale grâce à des revenus et une consommation locale accrus
- L'augmentation de la productivité des facteurs de production faible
- La réduction des besoins en devises étrangères de 50 à 60 pour cent grâce à la diminution de la dépendance à l'égard des importations
- La réduction de la dégradation de l'environnement et l'optimisation de l'utilisation des ressources renouvelables
- L'augmentation des retombées et des effets multiplicateurs de l'emploi sur l'économie locale
- L'aide aux réformes institutionnelles telles que la modification des systèmes contractuels ou la décentralisation

- Des possibilités accrues de participation communautaire inclusive, d'équité entre les genres et d'appropriation
- Un champ d'action élargi pour l'intégration des questions liées au changement climatique, à la croissance économique, au développement social et à la réduction de la pauvreté
- Le renforcement des capacités locales des travailleurs, des employeurs et des autorités dans les domaines de la technique, de l'entrepreneuriat et de la gestion

Pour s'assurer que les investissements dans les infrastructures de transport sont bien ciblés en termes d'inclusivité aux niveaux national et régional, et qu'ils sont planifiés, conçus, achetés, mis en œuvre et gérés de manière efficace et efficiente, il est essentiel de mettre en place les capacités requises du secteur public-privé. Compte tenu de l'importance cruciale du renforcement des capacités des parties prenantes aux niveaux national, régional et local, un élément transversal clé du travail du programme HIMO consiste à soutenir le renforcement à tous les niveaux. Cela concerne, par exemple, le soutien à l'élaboration de politiques et de stratégies, le renforcement institutionnel, le développement des capacités des ressources humaines du secteur public, la formation des entrepreneurs et des travailleurs locaux (communautaires), l'élaboration de lignes directrices et d'outils pour aider les agences responsables à s'acquitter de leurs tâches et de leurs responsabilités, et le renforcement des capacités des prestataires de formation.

En savoir plus

- Le programme HIMO dispose d'un grand nombre de lignes directrices nationales et mondiales en matière d'infrastructures dans la [base de données ASISTDOC de l'OIT](#), le [site web du programme HIMO](#) et la base de données [LABORDOC de l'OIT](#).
- [Investissements à haute intensité de main-d'œuvre dans les infrastructures rurales](#), 2019
- [Lignes directrices pour les programmes d'investissements HIMO intégrant une dimension de genre](#), 2019
- [Les peuples autochtones et les changements climatiques](#), 2018
- [Sustainable community-managed and labour-based upgrading of urban low-income settlements \(Réhabilitation durable, gérée par la communauté et fondée sur la main-d'œuvre, des quartiers urbains à faibles revenus\)](#), 2002
- [Travaux de reconstruction à haute intensité d'emploi dans les pays qui sortent de conflits armés : principes directeurs](#), 2001
- [Environmental and Social Safeguards Guidelines \(Lignes directrices sur les garanties environnementales et sociales\)](#), 2022

← Retour à la section

**DOMAINE D'INTÉRÊT :****Gestion des actifs d'infrastructures pour des transports inclusifs****Par l'UNOPS**

La gestion des actifs d'infrastructure est l'ensemble coordonné des activités de planification, de fourniture, d'exploitation, de surveillance, d'entretien, de recyclage, de réutilisation et d'élimination des actifs d'infrastructures physiques, afin d'en tirer toute la valeur pendant toute leur durée de vie.

On pense parfois à tort que la gestion des actifs est difficile, coûteuse, qu'elle nécessite beaucoup de ressources, qu'elle prend du temps et qu'elle génère des perturbations. Cependant, le sous-investissement dans la maintenance des infrastructures peut s'avérer plus coûteux. On estime qu'il peut coûter jusqu'à 2 pour cent de croissance du produit intérieur brut (PIB) pour certains pays en développement³³. En effet, des infrastructures mal entretenues réduisent la productivité économique et sont plus susceptibles d'être détruites, notamment lors d'événements climatiques extrêmes ou de situations d'urgence, ce qui a un impact sur la fourniture de services et entrave la croissance économique. Il en résulte la nécessité de mobiliser des ressources importantes pour répondre aux défaillances des services qui auraient pu être évitées grâce à une gestion efficace des actifs.

Au cours de la phase de gestion du cycle de vie des infrastructures de transport, la gestion des actifs d'infrastructure peut contribuer à garantir qu'un actif de transport continuera à soutenir le transport inclusif pour les femmes et les groupes marginalisés. À titre d'exemple :

- Le suivi et l'ajustement des opérations de transport pour s'adapter à l'évolution de la demande peuvent contribuer à maintenir l'équité des transports entre les communautés vivant dans différentes zones du réseau de transport.

- Le maintien en service des éléments accessibles (tels que les ascenseurs, les rampes d'accès pour les fauteuils roulants et les messages audiovisuels) peut permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite de continuer à voyager de manière indépendante.
- L'entretien régulier des actifs de transport peut garantir que les services de transport restent abordables pour les groupes à faible revenus, car les interruptions de service causées par le manque d'entretien peuvent obliger les passagers à recourir à des moyens de transport plus coûteux et peuvent également entraîner une augmentation des tarifs pour couvrir le coût des réparations.
- L'entretien régulier des véhicules de transport peut contribuer à réduire la pollution de l'air (qui peut provoquer des maladies chez les personnes vulnérables) tandis que l'adoption de véhicules à carburant propre peut contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- Une propreté et un éclairage adéquats autour des stations de transport peuvent contribuer à accroître le sentiment de sécurité, ce qui peut permettre aux femmes, aux enfants et aux personnes LGBTQI+ de choisir de se déplacer à tout moment de la journée.
- L'évaluation et l'identification des actifs essentiels à rénover (par exemple l'ajout d'ascenseurs ou de rampes d'accès) peuvent permettre de mieux répondre aux exigences en matière d'accès physique.
- Une communication claire sur les services de transport, disponible en plusieurs langues, accessible aux personnes handicapées et adaptée aux besoins des différentes communautés, peut permettre à chacun de disposer des informations les plus récentes pour prendre des décisions éclairées en matière de déplacement.

En savoir plus

- [La gestion des infrastructures dans une perspective de développement durable : Un guide à l'intention des administrations locales et nationales](#), Nations Unies, 2021
- [ISO 55000 : 2014 Gestion d'actifs - Aperçu général, principes et terminologie](#), Organisation internationale de normalisation, 2014

[← Retour à la section](#)

Quartier d'accueil d'enfants de Valdivia

Étude de cas sur les approches participatives de la planification des transports



Contexte et objectifs

La rue principale de Valdivia (Avenida Argentina) est la principale rue éducative, reliant trois écoles et une crèche. En même temps, c'est un couloir de circulation industrielle, principalement pour la circulation des camions transportant le bois.

L'objectif du projet était de transformer une rue encombrée et dominée par les voitures en un lieu sûr et habitant pour les enfants et les personnes qui s'occupent d'eux, en utilisant le « Proximity of Care Design Guide ».

Livrables du projet

Le projet s'est concentré sur l'évaluation de l'impact de la circulation intense sur les enfants les plus jeunes (0-5 ans) et les personnes qui s'en occupent, et sur la création d'une stratégie de gouvernance et d'un plan directeur visant à transformer la rue en un environnement plus sûr, plus sain et plus stimulant.

Le principal résultat du projet est un plan d'aménagement physique et un accord de collaboration entre les urbanistes locaux, la mairesse de Valdivia et les autorités régionales de transport, visant à répondre aux besoins des enfants, des personnes qui s'occupent d'eux et du personnel des crèches. La proposition de conception comprend l'élargissement

Lieu	Partenaires
Valdivia, Chili	Ciudad Emergente, City of Valdivia, Arup, Bernard van Leer Foundation
Période	Étape du cycle de vie
2022-maintenant	Planification

Groupes cibles

Les jeunes enfants (0 à 5 ans) et les personnes qui s'occupent d'eux (auxiliaires de crèche, parents, frères et sœurs)

des trottoirs, l'élévation des passages pour piétons, l'utilisation de techniques de modération du trafic (telles que les changements de voie et les terre-pleins), l'interdiction pour les voitures de se garer sur les trottoirs et le détournement des camions et de la circulation de l'Avenida Argentina comme mesure de réduction des nuisances sonores. Il intègre également la conception d'environnements plus stimulants en ajoutant de la végétation le long de la route et en créant de nouvelles aires de jeux et des lieux de repos pour que les enfants et les personnes qui s'occupent d'eux puissent se rencontrer.

En s'appuyant sur les séances de conception participative, l'équipe du projet a élaboré un plan directeur comprenant des interventions inclusives et axées sur les enfants pour la rue, y compris une proposition de déplacement partiel du corridor de transport industriel (en introduisant une réglementation d'utilisation restreinte pour les camions sur l'Avenida Argentina) et un concept actualisé pour l'aire de jeux de la crèche.

La mairesse de Valdivia a publié une lettre de soutien au projet dans laquelle elle s'engage à générer des investissements pour les espaces publics proposés par le plan directeur. L'engagement porte sur l'obtention des fonds par le biais de programmes d'amélioration mis en œuvre par la municipalité, l'administration régionale et le gouvernement national, ainsi que par le biais du Programme d'amélioration urbaine et des budgets participatifs municipaux.

Actions inclusives

- **La création de partenariats stratégiques** était essentielle pour l'approche innovante de la planification des transports, tant au niveau de la ville que de la région : entre la municipalité et le praticien urbain local, avec les autorités de planification régionale, les crèches et les écoles de la région. La mairesse de la ville soutient directement tous les partenariats. Cela a permis d'engager de précieuses conversations sur l'avenir de l'Avenida Argentina, qui allie les besoins des enfants et des personnes qui s'occupent d'eux aux fonctions de l'un des principaux couloirs industriels de la région. Ces conversations ont été ouvertes et créatives, explorant les futurs possibles pour la rue, et écoutant et négociant sur la base de l'apport de toutes les parties prenantes.
- **Les groupes de discussion** avec la municipalité et les éducateur·rice·s des crèches ont permis de mieux comprendre la vie quotidienne le long du corridor de transport. Parmi les défis mentionnés, citons la perturbation du sommeil des enfants par les camions (un facteur de santé essentiel pour le développement optimal de l'enfant), le manque d'activité physique dû à la proximité d'une rue très fréquentée et dangereuse, le niveau élevé de dépendance des enfants à l'égard des personnes qui s'occupent d'eux et le temps considérable consacré aux tâches de garde en raison de l'insécurité des espaces publics. Ces sessions ont également été précieuses pour créer l'opportunité de transférer des connaissances entre les différentes parties prenantes. Elles ont permis de doter le personnel municipal d'outils participatifs qui faciliteront la mise en œuvre de projets similaires à l'avenir.
- **La participation des jeunes enfants à la prise de décision et à la planification** nécessite une approche spécifique. Comprendre les besoins des jeunes enfants et la manière dont ils vivent leur

ville diffère de la conversation avec des enfants plus âgés ou des adultes. En s'appuyant sur le **Proximity of Care Design Guide** l'équipe du projet a mis au point une nouvelle méthodologie, utilisant la narration pour encourager les enfants à imaginer comment ils transformeraient leur rue. Leur contribution était essentielle, et cette activité a démontré comment on peut combler un grand fossé de compréhension entre ces points de vue dans la planification des transports.

- **Le pilotage de l'approche** du réaménagement de la rue était essentiel pour inclure les différentes parties prenantes dans le processus de planification. Les activités temporaires qui ont permis de tester comment les différentes propositions de rues fonctionneraient dans la réalité ont aidé à affiner le plan directeur et à obtenir un soutien pour le projet. Les interventions temporaires comprenaient du mobilier pilote pour l'aire de jeux de la crèche, la signalisation et les jeux pour les trottoirs autour des écoles, du mobilier urbain pilote et des plantations.

Retombées et résultats positifs

Ce projet est devenu un modèle au Chili pour la planification avec et pour les jeunes enfants, en utilisant une approche hautement participative.

Grâce à ce projet, Arup a fait prendre conscience de l'importance d'impliquer les jeunes enfants dans la conception et la planification, et a signé un accord avec les autorités de la ville pour établir un soutien et un investissement multipartites.

Les résultats attendus du projet (une fois qu'il aura été entièrement mis en œuvre) sont les suivants :

- Faire en sorte que davantage de jeunes enfants et leurs familles se sentent plus en sécurité et marchent davantage dans leur quartier.

- Encourager les personnes qui s'occupent des enfants à jouer davantage avec eux dans les rues et sur les terrains de jeu.
- Encourager la contribution active des enfants et des personnes qui s'occupent d'eux à la prise de décision et à l'amélioration de leur environnement local, et
- Permettre un transport industriel sûr et efficace qui s'intègre à la vie quotidienne à Valdivia.

En savoir plus

- [Proximity of Care Design Guide](#)
- [Film sur le projet](#)

← Retour à la section

Programme « Roads for Development » (R4D)

Étude de cas sur les approches à haute intensité de main-d’œuvre en matière de développement des transports



Contexte et objectifs

- Veiller à ce que les femmes et les hommes des zones rurales du Timor oriental tirent des avantages sociaux et économiques de l'amélioration de l'accès aux routes rurales (y compris des avantages en termes d'emploi).
- Améliorer la capacité du gouvernement du Timor oriental à planifier, budgétiser et gérer plus efficacement les travaux routiers en milieu rural en utilisant des méthodes basées sur la main-d'œuvre, selon les besoins.

Livrables du projet

- Un « Plan directeur et stratégie d'investissement pour les routes rurales » (Rural Roads Master Plan and Investment Strategy) a été mis en œuvre à l'échelle nationale. Cet outil couvre la politique, la stratégie, la législation, la réglementation, l'institutionnalisation, la mise en œuvre, l'exploitation et le développement des capacités des secteurs public et privé. Il a intégré des principes inclusifs tels que l'accès équitable pour tous et toutes aux infrastructures de transport, l'égalité d'accès aux opportunités d'emploi, l'égalité de rémunération pour un travail de valeur égale, des conditions de travail décentes

Lieu	Partenaires	Étape du cycle de vie
Timor oriental	Gouvernement du Timor oriental, gouvernement d'Australie, OIT/HIMO, Direction nationale des routes, des ponts et de la lutte contre les inondations (NDRBFC) du Ministère des travaux publics, et les 13 administrations municipales	Planification, Mise en œuvre, Gestion
Période		Groupes cibles
2012-2022		Personnes vivant dans la pauvreté, jeunes, personnes handicapées, femmes, personnes LGBTQI+

liées ou non au salaire (y compris des dispositions en matière de sécurité et de santé au travail), des méthodes de travail à haute intensité de main-d'œuvre, l'accessibilité financière, l'absence de préjudice (y compris la protection de l'environnement, la résilience climatique et les normes de sécurité routière) et l'autonomisation.

- Le projet a établi et institutionnalisé des systèmes opérationnels, des normes, des garanties et des approches participatives inclusives pour la définition des priorités, la conception, les achats, la mise en œuvre et l'entretien des investissements dans les infrastructures rurales. Ces approches étaient alignées sur les principes d'inclusion énoncés dans le Plan directeur et stratégie d'investissement pour les routes rurales et utilisaient des méthodes à haute intensité de main d'œuvre et basées sur les ressources locales. Cela a permis de renforcer les capacités des secteurs public et privé pour un développement inclusif des infrastructures de transport rural.
- Environ la moitié du réseau de 1 975 kilomètres de routes rurales principales du Timor oriental a été améliorée et entretenue. Grâce à des approches à haute intensité de main-d'œuvre, 2 millions de journées de travail à court terme ont été créées pour les populations rurales pauvres et vulnérables. En outre, d'importantes possibilités d'emploi dérivé ont été créées, y compris celles résultant de la formation dispensée, de l'emploi généré pour les fournisseurs (comme les entrepreneurs et les communautés locales fournissant des matériaux de construction locaux), et de l'augmentation de l'activité économique résultant de l'amélioration de l'accès aux routes rurales.

Actions inclusives

- **Consultations participatives** : Le processus de consultation au cours de l'élaboration du RRMPIS a duré deux ans et a impliqué environ 1 000 (personnes représentant de) parties prenantes publiques et privées et individus, à différents niveaux.
- **Renforcement de l'environnement habilitant** : Les systèmes, normes et approches nécessaires pour soutenir une mise en œuvre inclusive ont été développés, y compris les systèmes d'information géographique et d'attributs.
- **Les différentes parties prenantes, à savoir la classe politique, les partenaires de mise en œuvre, les communautés locales, les travailleur·se·s et les entrepreneurs, ont été sensibilisées** à l'approche inclusive du développement du transport routier rural et ont renforcé leurs capacités dans ce domaine.
- **Intégration de pratiques de travail décent**, telles que :
 - Des garanties sociales complètes
 - Des systèmes et des normes de passation de marchés qui intègrent les principes d'inclusion et de travail décent
 - Des systèmes complets de contrôle du respect des garanties sociales et de l'inclusion
- **Participation des femmes et des personnes handicapées** la planification, à la fourniture et à la gestion des infrastructures par le biais de :
 - L'établissement de quotas minimaux d'embauche
 - L'introduction d'horaires de travail flexibles
 - Des systèmes de paiement basés sur les résultats
 - L'identification des tâches spécifiques pouvant être réalisées par des personnes handicapées
 - L'introduction et l'intégration de l'entretien régulier des routes par des groupes de femmes au niveau local

Retombées et résultats positifs

- Reconnaissance et approbation par le gouvernement du Timor oriental du programme R4D en tant que principal programme de routes rurales, fondé sur les principes d'inclusion et de travail décent et sur l'application d'approches à haute intensité de main-d'œuvre et basées sur les ressources locales.
- Démonstration de l'importance de l'amélioration de l'accès inclusif aux routes rurales pour le pays, ce qui a entraîné des investissements significatifs et structurels de la part du gouvernement du Timor oriental dans le secteur des routes rurales.
- Parmi les emplois à court terme créés, 25 pour cent l'ont été pour des femmes et 2 pour cent pour des personnes handicapées. Il s'agit d'une avancée majeure dans un pays où les femmes et les personnes handicapées n'étaient traditionnellement pas considérées comme capables de participer aux travaux de construction de routes rurales.
- Un tiers des contrats de travaux du projet R4D ont été attribués à des entreprises de construction dirigées par des femmes, grâce à la promotion active de la participation des femmes entrepreneurs aux travaux de construction, dans un contexte où les entrepreneurs masculins dominaient traditionnellement. Le projet a réussi à influencer les décideurs politiques pour qu'ils approuvent et adoptent des salaires minimums décents, des conditions de travail décentes, des dispositions en matière d'assurance accident et des systèmes de paiement basés sur les résultats (pour garantir un salaire égal pour un travail de valeur égale pour tous et toutes) pour les travailleur·se·s occasionnel·le·s œuvrant dans le secteur informel.
- Augmentation substantielle de l'indice d'accès rural (RAI) de 13 pour cent au début de la R4D à 68 pour cent en 2022. L'indice d'accès rural est une norme internationale qui évalue le pourcentage de la population rurale vivant dans un rayon de 2 kilomètres d'une route accessible toute

l'année avec des véhicules motorisés. Cette amélioration de l'accès aux infrastructures de transport routier en milieu rural s'est traduite par une augmentation substantielle de l'activité économique (y compris les activités agricoles), une amélioration des opportunités commerciales et une amélioration considérable de l'accès aux infrastructures sociales, économiques et publiques pour tous et toutes (y compris l'accès aux soins de santé, à l'éducation, aux marchés et aux sources d'eau potable). Il y a également eu une augmentation significative de la disponibilité des services de transport public pour tous et toutes, une augmentation de la disponibilité des biens et des matériaux, et une réduction des coûts des matériaux, des biens et du transport.

- Sensibilisation réussie, autonomisation et renforcement des capacités des décideurs politiques, des partenaires de mise en œuvre et des entrepreneurs, et implication des communautés locales dans l'intégration des principes d'inclusion dans la planification, la conception, la mise en œuvre et l'entretien de l'infrastructure routière rurale.

En savoir plus

- [Vidéo](#)
- [Article](#)
- [Plan directeur et stratégie d'investissement pour les routes rurales](#)
- [Cadre de protection sociale R4D](#)

[← Retour à la section](#)

Projet d'amélioration communautaire de Hanna Nassif

Étude de cas sur les contrats communautaires

Lieu	Partenaires
Quartier urbain informel de Hanna Nassif, Dar es Salaam, Tanzanie	Conseil municipal de Dar es Salaam ; Hanna Nassif Community Development Association (HNCDA), Community Development Committee (CDC) et Community Construction Committee (CCC ; l'entrepreneur communautaire) ; gouvernement de Tanzanie, PNUD, Fonds européen de développement, Fondation Ford ; OIT/ HIMO, Volontaires des Nations unies, Programme des Nations unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), University College of Lands and Architectural Studies (UCLAS), COWI et Centre des Nations unies pour les établissements humains
Période	
1993-2000	

Étape du cycle de vie
Planification, Mise en œuvre, Gestion
Groupes cibles
Tous les membres de la communauté Hanna Nassif, y compris les enfants, les jeunes, les personnes âgées, les personnes handicapées, les femmes et les jeunes filles, les personnes LGBTQI+ et les personnes vivant dans la pauvreté

Contexte et objectifs

Le projet a été mis en œuvre dans le cadre du Sustainable Dar es Salaam Project (SDP), qui faisait partie du programme national de génération de revenus (National Income Generating Programme - NIGP). Le projet visait à :

- Contribuer à l'amélioration des conditions de vie et de l'accès aux services urbains, et développer les possibilités d'emploi pour les habitants des zones d'habitat spontané.
- Renforcer les capacités de la communauté de Hanna Nassif dans la mise en œuvre et la gestion des infrastructures urbaines, le développement des micro-entreprises et la gestion des déchets solides.
- Renforcer la capacité du conseil municipal de Dar es Salaam, du secteur privé et d'autres acteurs concernés à gérer l'amélioration de l'habitat urbain au niveau local de manière efficace et réactive.
- Acheter, gérer et entretenir les systèmes d'évacuation des eaux pluviales, les routes, l'approvisionnement en eau et les systèmes d'assainissement.

Livrables du projet

Le projet a permis de répondre aux besoins de base du quartier urbain non viabilisé de Hanna Nassif et de ses quelque 20 000 habitants, grâce à une approche inclusive et participative menée par la communauté.

- Les réalisations physiques comprenaient la mise en place de collecteurs d'eaux pluviales, de routes, d'installations d'approvisionnement en eau et d'installations d'assainissement et d'élimination des déchets solides.
- Des institutions communautaires ont été mises en place avec succès pour la construction, la gestion et la maintenance des actifs physiques créés. Des mécanismes communautaires de passation de marchés ont été mis en place pour la réalisation des travaux de construction.
- L'utilisation de méthodes de construction à haute intensité de main-d'œuvre, la formation des travailleur·se·s et des entrepreneurs locaux, ainsi que le soutien apporté au développement et à l'amélioration des micro-entreprises ont permis de créer d'importantes possibilités de revenus.

Actions inclusives

Tout au long du cycle du projet, des approches inclusives et communautaires ont été appliquées pour garantir que les besoins des différents groupes de la communauté soient pris en compte.

- **Des institutions communautaires** ont été créées pour mettre en œuvre le projet et exploiter et gérer les actifs physiques créés.
- **Des méthodes de travail et des technologies à haute intensité de main-d'œuvre et basées sur les ressources locales** ont été utilisées pour les travaux de construction et de réhabilitation.
- **Les possibilités d'emploi inclusif** ont suivi les principes de l'OIT en matière d'égalité d'accès aux opportunités d'emploi pour tous et toutes et de l'égalité de rémunération pour un travail de valeur égale.
- **Un vaste programme de renforcement des capacités institutionnelles et de formation** a été mis en place pour garantir que la communauté et le conseil municipal disposent des capacités nécessaires à la mise en œuvre du projet, ainsi qu'à la gestion et à l'entretien des actifs créés.

Retombées et résultats positifs

- Amélioration de la qualité de vie (notamment réduction de l'incidence des inondations et des maladies), réduction de la pauvreté, intégration sociale et renforcement des capacités de la communauté de Hanna Nassif.
- Ce projet a marqué un tournant dans l'histoire du Développement fondé sur la communauté à Dar es Salaam. Il s'agissait de la première initiative coordonnée par des acteurs étatiques, des donateurs et des agences internationales de développement, pour mettre en œuvre le développement d'infrastructures urbaines non planifiées par la communauté, en utilisant des approches à haute intensité de main-d'œuvre et des contrats communautaires.
- Le projet était innovant à bien des égards, notamment : i) le partenariat entre un conseil municipal et une Organisation communautaire ; ii) la participation inclusive et la prise de décision par les membres de la communauté ; iii) l'utilisation d'une technologie basée sur la main-d'œuvre pour améliorer l'infrastructure dans les établissements urbains informels en tant qu'outil de réduction de la pauvreté ; et iv) le renforcement des capacités locales pour la passation de contrats, la mise en œuvre de travaux de construction, la gestion et la maintenance de l'infrastructure et la passation de contrats avec la communauté.
- Fort de son succès, le modèle communautaire du projet a également été utilisé dans le cadre de projets de développement urbain dans d'autres quartiers de Dar es Salaam et d'autres zones urbaines de Tanzanie. Reconnaisant l'importance du modèle du projet, le gouvernement tanzanien a inscrit dans la loi l'approche communautaire telle qu'elle a été démontrée dans le cadre du projet, y compris la passation de contrats par l'intermédiaire d'Organisations communautaires. Dans un contexte beaucoup plus large, le succès du projet a également eu un impact important sur le caractère du Développement fondé sur la communauté ; les Organisations communautaires enregistrées sont désormais un élément central

de la plupart des projets de développement et le modèle piloté dans le cadre du projet Hanna Nassif a été reproduit dans de nombreux projets de développement dans le monde entier.

En savoir plus

- [Évaluation de la Phase I](#)
- [Évaluation de la Phase II](#)
- [Enseignements tirés](#)

[← Retour à la section](#)

Projet d'actions municipales intégrées durables (Sustainable Integrated Municipal Actions - SIMA)

Étude de cas sur la réhabilitation inclusive des actifs de transport



Contexte et objectifs

Le 4 août 2020, une explosion dévastatrice a secoué le port de Beyrouth, faisant plus de 200 morts, environ 6 000 blessés ou handicapés et quelque 300 000 sans-abri. Selon l'« Évaluation rapide des dommages et des besoins » menée par la Banque mondiale, les infrastructures municipales de Beyrouth et de Bourj Hammoud ont subi les dommages les plus importants. La municipalité de Bourj Hammoud abrite un grand nombre de personnes vulnérables dans des endroits encombrés, qui risquent d'être encore plus vulnérables après l'explosion. Environ la moitié des infrastructures municipales endommagées sont des infrastructures de transport. La SIMA ne se contentera pas de traiter l'impact immédiat de l'explosion, elle contribuera également à répondre aux priorités nationales et locales en matière de développement. Elle créera également un espace pour la participation significative des communautés locales dans le processus de récupération, en mettant l'accent sur la cohésion sociale et en répondant aux besoins des plus vulnérables. Le projet vise à améliorer les conditions de vie de la population ciblée en rétablissant les services et infrastructures municipaux et publics et en atténuant les tensions au niveau municipal. En renforçant les capacités des municipalités ciblées

Lieu

Beyrouth et Bourj Hammoud, Liban

Période

2021-2026

Partenaires

Municipalité de Bourj Hammoud (MoBH) et municipalité de Beyrouth (MoB), Allemagne (Banque de développement KfW)

Étape du cycle de vie

Mise en œuvre, Gestion

Groupes cibles

Population de Beyrouth et de Bourj Hammoud, groupes les plus vulnérables, femmes et filles, personnes handicapées

et en améliorant leur aptitude à fournir des services de base à leur population, le projet devrait rétablir la confiance dans les autorités locales et mettre en place des mesures d'accompagnement pour atténuer les effets négatifs. En conséquence, le projet se concentrera sur le rétablissement inclusif et durable des infrastructures de service public par le biais d'une stratégie de développement urbain holistique.

Livrables du projet

Le projet en cours comporte trois volets :

1. **Remise en état des infrastructures et des actifs municipaux et des services publics endommagés, amélioration des espaces publics et des jardins et rétablissement des services urbains essentiels**, tels que l'eau et l'assainissement, les routes, la gestion des déchets et l'énergie, en suivant une approche intégrée du projet, soucieuse des conflits et de l'égalité entre les genres, contribuant à améliorer la qualité de vie ainsi qu'à créer des activités économiques locales pour tous et toutes.
2. **Renforcement des capacités** du personnel municipal et des autres partenaires du projet en fonction des besoins et conformément aux domaines du mandat de l'UNOPS, y compris pour utiliser et maintenir les services municipaux essentiels fournis dans le cadre de ce projet, et pour soutenir le développement durable.
3. **Soutien sous forme de petites subventions aux organisations non gouvernementales (ONG) locales et aux acteurs de la société civile**, y compris les organisations de femmes et les groupes de la société civile, compte tenu du rôle clé joué par les organisations locales dans la réponse à l'explosion et de leur connaissance approfondie des besoins des communautés. Cette aide financera des projets locaux créatifs, efficaces et durables au profit des

communautés touchées, avec pour objectifs connexes d'encourager l'appropriation et de soutenir le développement durable.

Actions inclusives

- **La communauté est continuellement sollicitée** pour recueillir des informations sur ses besoins, valider les interventions proposées dans le cadre du projet et recueillir et répondre à des commentaires sur l'avancement du projet et les opérations futures. Des discussions de groupes cibles ont été organisées avec des membres féminins et masculins de la communauté venant de différents quartiers, en fonction des horaires et des lieux recommandés par les membres de la communauté. Des consultations sur le terrain ont également été organisées pour recueillir les avis des travailleur·se·s des ONG et des membres de la communauté. Des ateliers de conception participative ont été organisés avec la participation d'enfants, de femmes, de jeunes et de personnes handicapées.
- La sélection des sous-projets et la conception de la réhabilitation se sont appuyées sur une **évaluation participative des besoins** comprenant une analyse du genre, de la paix et des conflits. Une enquête sociale en deux phases menée auprès de 800 personnes (dont environ 50 % de femmes) et 18 discussions de groupes cibles (dont 49 % de femmes) ont permis d'identifier les besoins prioritaires des membres de la communauté et de mettre en évidence les inégalités en matière d'infrastructures qui existaient avant l'explosion de Beyrouth. Les femmes, les enfants, les jeunes, les personnes âgées et les personnes handicapées ont estimé que les niveaux de sûreté, sécurité et d'accessibilité des trottoirs et des rues piétonnes dans les zones résidentielles étaient faibles.

- **Des approches intégrées et intersectorielles** sont appliquées dans le projet. L'UNOPS a organisé des réunions et des consultations avec les municipalités de Beyrouth et de Bourj Hammoud afin de valider les évaluations et les projets proposés et d'identifier leurs besoins en matière de renforcement des capacités. L'UNOPS mène des consultations et des réunions de coordination avec des ONG, des Organisations communautaires, des institutions académiques et d'autres agences des Nations Unies (telles que l'UNICEF, ONU-Habitat, l'OIT, le PNUD et ONU Femmes) travaillant dans la région afin de s'assurer que le projet complète d'autres activités, programmes et initiatives.
- Des **critères de genre** ont été inclus à la fois dans les appels d'offres et dans la composante subvention du projet.
- **Un cadre de gestion environnementale et sociale** a été mis en place, qui comprend des lignes directrices pour le développement durable, la gestion des risques environnementaux et sociaux, la gestion du travail et l'engagement des parties prenantes. Une formation sur la Protection contre l'exploitation, les abus et le harcèlement sexuels (PEAHS), l'intégration de la dimension de genre, la mise en œuvre de projets tenant compte des conflits, l'éthique, l'intégrité, la santé et la sécurité est dispensée au personnel recruté. Un mécanisme de réponse aux doléances a été mis en place et les coordonnées des personnes à contacter ont été communiquées aux membres de la communauté au cours des discussions de groupes cibles.
- Le personnel des municipalités et les partenaires du projet bénéficieront d'un **renforcement des capacités** afin de les sensibiliser à la prévention et à la transformation des conflits.

Retombées et résultats positifs

Grâce aux actions inclusives menées jusqu'à présent, le projet a obtenu les résultats positifs suivants :

- Grâce au mécanisme de réponse aux doléances, les participants aux activités d'engagement communautaire et les autres membres de la communauté ont pu poser des questions et recevoir des informations sur le projet.
- En raison des exigences en matière d'intégration de la dimension de genre, l'équilibre entre les genres est maintenu dans les consultations communautaires. Pour tous les appels d'offres, les critères de notation prévoient qu'au moins 30 pour cent des équipes de conception soient composées de femmes.
- Grâce à un engagement continu de la communauté et à des ateliers de conception participative, divers besoins ont été identifiés et validés, tels qu'un meilleur éclairage des rues, la sécurité par temps de nuit, des espaces adaptés aux enfants, un comportement non discriminatoire à l'égard des réfugiés et des migrants et des procédures claires d'exploitation et d'entretien des rues et des espaces publics.
- Une fois achevé, le projet devrait avoir les résultats positifs suivants en matière d'intégration :
- Amélioration des conditions de vie des résidents et des visiteurs dans les deux municipalités (touchant directement 300 000 personnes et indirectement près de 2,6 millions de personnes)
- Amélioration de la satisfaction à l'égard de l'accès aux services publics et de leur qualité à Beyrouth et à Bourj Hammoud
- Au moins 60 pour cent des participants aux mécanismes de consultation déclarent que leurs besoins ont été pris en considération et que la confiance au sein de la communauté s'est améliorée

- Au total, 18 kilomètres de routes ont été réparés ou reconstruits et 80 000 mètres carrés d'espaces publics et de jardins ont été réhabilités de manière accessible et inclusive
- Un total de 1 500 lampes solaires ont été installées le long des routes et 600 kWp de capacité photovoltaïque a été installée dans les bâtiments et les espaces publics
- Vingt-deux subventions ont été accordées à des organisations de la société civile/ONG locales pour améliorer les tensions inter/intra-communautaires grâce à des activités de cohésion sociale.

En savoir plus[En savoir plus sur le projet](#)[← Retour à la section](#)

Projet d'amélioration de l'accès rural

Étude de cas sur la modernisation participative et la gestion des actifs



Contexte et objectifs

Des années de conflit armé ont limité l'accès aux hôpitaux, aux écoles et aux marchés en Afghanistan, ce qui a freiné la croissance économique et perpétué les disparités économiques entre les zones rurales et urbaines. Le projet d'amélioration de l'accès rural a soutenu l'expansion du réseau routier rural dans le nord de l'Afghanistan, dans le but de contribuer à une croissance équitable et à la réduction de la pauvreté dans les zones rurales grâce à l'amélioration des infrastructures routières et de l'accès aux services sociaux et aux marchés, ainsi qu'aux possibilités d'emploi créées par le projet. Il visait également à renforcer les compétences et les capacités du gouvernement, des entrepreneurs et d'autres partenaires à concevoir, construire et maintenir ces routes et ponts ruraux. Le projet d'amélioration de l'accès rural a été mis en œuvre dans un environnement marqué par le risque, l'insécurité, l'inégalité entre les genres et les dangers environnementaux (tels que les crues soudaines). En ce qui concerne l'objectif d'amélioration de l'accès au marché, le projet a pris en compte les dimensions sociales liées à l'informalité et les défis posés à l'engagement des femmes, en plus de l'accessibilité physique.

Lieu

Afghanistan

Période

De 2007 à 2021

Partenaires

Agence suédoise de coopération internationale pour le développement, UNOPS

Étape du cycle de vie

Mise en œuvre, Gestion

Groupes cibles

Personnes vivant dans les zones rurales, femmes

Livrables du projet

Les résultats du projet d'amélioration de l'accès rural sont les suivants :

- Construction, réhabilitation et entretien de plus de 1 000 km de routes et de ponts, y compris des travaux d'urgence tels que le déneigement et la reconstruction après les inondations.
- Soutien aux entreprises dirigées par des femmes, mise en place de groupes de femmes et création de possibilités de revenus.
- Création d'opportunités d'emplois pour les communautés locales.

Actions inclusives

- **Création d'emplois directs pour la population locale ainsi qu'au travers de contrats communautaires pour les travaux à forte intensité de main-d'œuvre**, dont notamment l'embauche de femmes pour la production d'agrégats dans le cadre des ouvrages en béton et le tissage de boîtes de gabions pour les murs de soutènement.
- **Implication des mobilisatrices de la communauté féminine locale**, qui sont en mesure d'identifier et de traiter les questions de genre dans le contexte socioculturel en question, et de soutenir des activités d'intégration de la dimension de genre telles que la formation des femmes afghanes à l'élevage du bétail, à la filature de la laine et à la participation à de petites entreprises en parallèle avec le projet d'amélioration de l'accès rural.
- **Intégration de la dimension de genre**, en aidant notamment les femmes bénéficiaires à ouvrir des comptes bancaires en vue d'accroître leur indépendance financière et de les encourager à jouer un rôle actif dans les comités locaux des usagers et usagères de la route du projet, entraînant une participation de jusqu'à 40% de femmes au sein desdits comités.

- **Renforcement des capacités des ingénieur·e·s du gouvernement**, des entrepreneurs, du personnel technique du projet et des diplômé·e·s universitaires, et organisation de brefs cours d'introduction à la technologie de base des travaux routiers pour les membres des comités de développement communautaire.
- **Organisation d'un programme de formation pour les étudiant·e·s en génie civil**, au cours de laquelle 80 étudiants et étudiantes (dont 14 jeunes femmes) ont reçu une formation spécialisée et professionnelle intensive en ingénierie.

Résultats et impacts positifs

Selon les résultats d'une étude d'impact du projet auprès de 1 594 ménages interrogés :

- 68 % des personnes interrogées déclarent que les coûts du transport de personnes et de marchandises ont considérablement diminué.
- La scolarisation dans les communautés directement touchées par le projet est 16 % plus élevée pour les garçons et 10 % plus élevée pour les filles que dans les autres communautés. La sécurité perçue due à l'amélioration des conditions routières a permis aux enseignantes et aux étudiantes de se rendre à l'école de manière plus sûre, améliorant ainsi la fréquentation scolaire.
- Les femmes et les familles des communautés bénéficiaires du projet d'amélioration de l'accès rural ont déclaré être plus satisfaites de la qualité des services de santé, et le nombre de personnes recevant des conseils médicaux de professionnel·le·s de la santé formé·e·s était de 14 % plus élevé dans les communautés bénéficiaires que dans les autres communautés. Près de deux fois plus de familles dans les communautés bénéficiaires utilisent des mesures de planification familiale que dans d'autres communautés.

- Les ménages des communautés influencées par le projet d'amélioration de l'accès rural achètent davantage d'intrants agricoles et d'articles de consommation. Les femmes ont déclaré pouvoir voyager davantage de manière autonome en raison de la disponibilité accrue d'options de transport.
- L'accès à l'eau à moins de 15 minutes de la maison est 13 % plus élevé dans les communautés bénéficiaires que dans les autres communautés.
- La participation aux groupes de la société civile est 12 % plus élevée dans les communautés bénéficiaires que dans les autres communautés.

En savoir plus

[En savoir plus sur le projet](#)

[← Retour à la section](#)



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Organisations de la société civile

Développer un environnement habitant pour le transport inclusif

1. Faire entendre la voix des groupes les plus marginalisés dans les processus d'élaboration des politiques et de développement des transports

- ☐ Recueillir des preuves de l'exclusion des transports à laquelle sont confrontés les groupes marginalisés par le biais d'enquêtes, de sondages d'opinion, de discussions de groupes cibles, d'entretiens avec des informateurs clés et de consultations communautaires, entre autres méthodes.
- ☐ Mener une analyse pour identifier les points d'entrée appropriés pour la diffusion des messages dans le cadre du processus d'élaboration de la politique des transports.
- ☐ Effectuer une analyse des parties prenantes ou une cartographie de l'audience et adapter le message afin de s'assurer qu'il est pertinent pour l'audience visée.
- ☐ Créer des partenariats avec d'autres organisations de la société civile, le monde universitaire, le secteur privé et les médias, afin d'amplifier le message.
- ☐ Diffuser les messages clés pour les publics cibles à des moments plus efficaces avec des partenaires pertinents pour amplifier le message.

2. Plaider en faveur de l'inclusion tout au long du cycle de vie du développement des transports

- ☐ Identifier et comprendre les problèmes sous-jacents auxquels sont confrontés les femmes et les groupes marginalisés dans l'exclusion du transport. Effectuer une analyse du contexte ou des problèmes, par exemple à l'aide d'un arbre d'analyse des problèmes ou en utilisant la dynamique des systèmes.
- ☐ Construire un dossier solide en rassemblant des preuves crédibles sur la question, en illustrant un Plan d'action clair pour le changement, en articulant clairement les impacts positifs et négatifs des systèmes de transport existants et de tout changement proposé, et en reliant la question aux cadres nationaux et internationaux sur les droits humains et l'inclusion sociale.
- ☐ Défendre les besoins divers des femmes et des groupes marginalisés, en particulier ceux qui peuvent avoir des difficultés à le faire eux-mêmes, lors des consultations et des processus participatifs dans le cadre du développement des infrastructures de transport.

En savoir plus

- Conseils pour plaider en faveur d'une politique d'inclusion : [A Guide to Being an Effective Advocate for Gender Equality](#), International Institute for Democracy and Electoral Assistance, 2022.
- Plaider en faveur de l'accessibilité des infrastructures conformément à la Convention relative aux droits des personnes handicapées : [Toolkit on Accessibility: Advocacy for Accessibility](#), UNICEF, 2022.
- Réalisation d'une analyse d'égalité entre les genres et d'inclusion sociale pour les organisations de la société civile : [The gender and social inclusion toolkit](#), Civicus

← Retour à la section Renforcer l'environnement habitant



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Gouvernements

Développer un environnement habilitant - politiques et cadres

1. Mettre en place des politiques, des réglementations et des cadres juridiques permettant de soutenir une approche intégrée, intersectorielle et participative de la lutte contre l'exclusion liée aux transports

- ☐ Veiller à ce qu'il existe des cadres de gouvernance adéquats pour soutenir une coordination horizontale et verticale intersectorielle et intrasectorielle efficace ainsi que le partage d'informations entre les parties prenantes des secteurs public, privé et tiers, y compris les ONG et les organisations de la société civile qui travaillent avec et soutiennent des groupes marginalisés spécifiques, pour une approche inclusive de la lutte contre l'exclusion liée au transport.
- ☐ Examiner les déséquilibres de pouvoir entre les différentes parties prenantes, afin d'identifier les lacunes en matière de représentation et introduire des mesures visant à garantir que les personnes marginalisées soient en mesure de participer de manière significative aux processus décisionnels.
- ☐ Aligner les politiques de transport et les autres politiques sectorielles sur les politiques nationales de réduction de la pauvreté et de développement socio-économique inclusif. Ces politiques doivent fournir des cadres permettant de donner la priorité à des investissements coordonnés s'adressant aux besoins des femmes et des groupes marginalisés.
- ☐ Élaborer des lois et des réglementations transversales pour s'assurer que le développement des transports ne nuit pas. Il peut s'agir de lois protégeant l'environnement et le patrimoine autochtone, ainsi que de lois sur la juste acquisition de terres et l'indemnisation qui protègent les personnes établies de manière informelle contre les déplacements sans réinstallation.

2. Évaluer, développer et réformer les cadres politiques, réglementaires et juridiques pour un développement inclusif des transports

- ☐ Définir les objectifs généraux de la politique de mobilité et de transport dans une optique intersectionnelle avec la participation active des femmes et des groupes marginalisés.
- ☐ Mener une analyse pour identifier les lacunes dans les cadres politiques, réglementaires et juridiques en ce qui concerne les objectifs de politique des transports nouvellement définis.
- ☐ Élaborer et réformer les cadres politiques, réglementaires et législatifs, afin de garantir que les politiques de transport, les processus de planification, les normes de conception et les cadres réglementaires et juridiques s'alignent sur les nouveaux objectifs de la politique des transports, afin de respecter les droits humains et de soutenir le programme mondial de développement durable, de résilience et d'inclusion. Il peut s'agir de cadres qui consacrent les normes d'accès universel, de concepts favorables à l'égalité entre les genres (par exemple, la législation contre le harcèlement de rue), la sécurité routière et l'action climatique dans le développement et l'exploitation des infrastructures de transport.
- ☐ Mettre en place un processus de suivi et d'établissement de rapports, afin de communiquer les progrès accomplis aux principales parties prenantes.
- ☐ Mettre en place un processus de révision régulière des cadres politiques, réglementaires et législatifs (par exemple, tous les dix ans) afin de s'assurer qu'ils sont actualisés en fonction des nouvelles approches et réflexions.
- ☐ Apporter un soutien politique au développement de réseaux de transport intégrés entre les différents modes de transport (y compris formels et informels), entre les régions et entre les pays.
- ☐ Développer des mécanismes permettant l'accès aux transports dans les zones de conflit et de troubles.

3. Élaborer des cadres politiques pour améliorer la participation, la transparence et la responsabilité dans les processus d'infrastructure

- ☐ Élaborer des cadres juridiques pour institutionnaliser la participation significative des femmes et des groupes marginalisés aux processus de co-crédation et de prise de décision tout au long du cycle de vie du développement des infrastructures.
- ☐ Élaborer des politiques visant à établir, maintenir et améliorer la collecte de données ventilées susceptibles d'étayer des décisions éclairées en matière de politique des transports.
- ☐ Élaborer des mécanismes d'évaluation, de suivi, de conformité et d'application des politiques, dans le respect des droits humains.
- ☐ Veiller à ce que les politiques et les réglementations en matière d'achats publics renforcent la transparence et la responsabilité, éliminent la corruption et poursuivent des objectifs inclusifs.
- ☐ Élaborer une législation qui favorise la passation de contrats avec de petits entrepreneurs locaux et des communautés, l'utilisation de méthodes de travail à forte intensité de main-d'œuvre et des conditions contractuelles pour les travaux d'infrastructures de transport qui reflètent les principes du travail décent, de l'égalité d'accès aux opportunités d'emploi pour tous et toutes et de l'égalité de rémunération pour un travail de valeur égale.
- ☐ Veiller à ce que les cadres politiques indiquent clairement les rôles et les responsabilités des différentes parties prenantes, telles que les autorités de régulation des transports, les opérateurs et les prestataires de services, y compris dans le secteur du transport informel, dans la mise en œuvre d'un transport inclusif.

4. Créer et appliquer des réglementations sur les exigences en matière d'inclusion tout au long du cycle de vie des projets de transport

- ☐ Intégrer les exigences d'inclusion dans les critères de sélection des priorités des projets lors de l'élaboration d'une réserve de projets de transport.
- ☐ Exiger que des études d'impact socio-économique soient incluses dans les études de faisabilité des projets lors de leur préparation.

- ☐ Exiger que les résultats inclusifs et les objectifs du projet fassent partie du dossier de préparation du projet.
- ☐ Exiger que l'obtention de résultats inclusifs soit soutenue dès le stade de la conception.
- ☐ Élaborer et adopter des normes de conception qui favorisent l'inclusion.
- ☐ Développer et promouvoir l'utilisation d'orientations qui traduisent les codes et les normes de conception inclusive en orientations faciles à suivre.
- ☐ Créer des processus de délivrance de permis qui permettent de sélectionner les projets prévoyant des résultats inclusifs et de rejeter les projets non conformes.
- ☐ Élaborer et mettre en œuvre des réglementations en matière de responsabilité concernant la sécurité dans la construction, la sécurité des opérations de transport public et les garanties de protection environnementales et sociales.
- ☐ Élaborer et mettre en œuvre des normes de performance opérationnelle assorties d'objectifs d'utilisation pour tous et toutes.

En savoir plus

- Réformer les lois et les politiques pour développer des transports inclusifs : [Procedural Approach to Dealing With Law Reform](#), Empower Project
- [Employment-Intensive Infrastructure Programmes: Labour policies and practices](#), OIT, 1998
- Intégrer les modes de transport informels dans les cadres de la politique des transports : [Key Insights Into Transforming the Informal Transport Sector](#), International Association of Public Transport, 2021
- Aligner les politiques de transport sur l'approche des systèmes sûrs : [Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030](#), Organisation mondiale de la Santé (OMS) et les commissions régionales des Nations Unies, 2021
- Réformer les politiques de marchés publics pour plus de transparence : [OCDE Recommandations du Conseil de l'OCDE sur les marchés publics](#), Organisation de coopération et de développement économiques, 2015

← Retour à la section Renforcer l'environnement habitant



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Gouvernements

Développement d'un environnement habilitant - renforcement des capacités

5. Évaluer et renforcer les capacités en matière de développement de transports inclusifs

- ☐ Veiller à ce que le personnel, les compétences techniques, le financement, l'équipement et les installations adéquats soient disponibles pour mener à bien la collecte de données ventilées, les consultations participatives, les activités de renforcement des capacités et l'application de réglementations inclusives.
- ☐ Évaluer les besoins, les lacunes et les limites d'absorption des capacités des différents groupes de parties prenantes. Envisager la nécessité de faire appel à une assistance technique ou financière extérieure.
- ☐ Encourager les politiques de recrutement inclusives dans les ministères et les gouvernements locaux, afin de promouvoir une représentation équilibrée des femmes et des hommes dans la main-d'œuvre et garantir la non-discrimination et des aménagements raisonnables pour les groupes marginalisés.
- ☐ Intégrer des considérations relatives à l'inclusion dans la structure et l'organisation de la formation au renforcement des capacités, en veillant tout particulièrement à créer un environnement habilitant à la participation des femmes et des groupes marginalisés.
- ☐ Améliorer la capacité des gouvernements locaux à adopter et à mettre en œuvre les cadres politiques pour un développement inclusif des transports.
- ☐ Fournir une formation et des ressources (y compris le recrutement d'experts techniques) pour mener des évaluations de l'impact social et environnemental des systèmes de transport à toutes les étapes du cycle de vie.
- ☐ Fournir une formation aux communautés locales sur la manière de s'engager dans des processus participatifs et des consultations.

6. Sensibiliser à l'égalité entre les genres et à l'inclusion sociale dans les transports

- ☐ Former des équipes diversifiées qui apporteront leurs propres perspectives à la planification, à la mise en œuvre et à la gestion des transports.
- ☐ Sensibiliser les équipes de projet, les partenaires et les fournisseurs aux concepts de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale dans le domaine des transports, afin de garantir que les projets soient mis en œuvre de manière inclusive.
- ☐ Mener des campagnes de sensibilisation du public, afin d'améliorer les attitudes et la sensibilité du public à l'égard des besoins des femmes, des personnes handicapées et d'autres groupes marginalisés dans le secteur des transports.

En savoir plus

- Évaluer la capacité du gouvernement à planifier, fournir et gérer les infrastructures : [EnABLE](#), UNOPS
- Améliorer les connaissances et la sensibilisation à l'égard de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale :
 - [Gender Equality in Transportation eLearning](#), Groupe de la Banque mondiale et ONU Femmes, 2021
 - Formation « GESI » par le Global Future Cities Programme, 2021 ([document](#), présentation [1](#), [2](#), [3](#))
 - Cours autodidacte sur le handicap : [Disability in the workplace](#), OIT
 - [Inclusion des personnes lesbiennes, gays, bisexuelles, transgenres, intersexes et queers \(LGBTIQ+\) dans le monde du travail - Guide d'apprentissage](#), OIT, 2022
- Mener des campagnes de sensibilisation du public à l'initiative d'égalité entre les genres et d'inclusion sociale dans le secteur des transports : [Building Public Awareness Tool Kit](#), The City of Red Deer
- En savoir plus sur les transports inclusifs :
 - [Walking for everyone](#), Arup, Sustrans, et Living Streets, London, 2022
 - [Cycling for everyone](#), Arup et Sustrans, London, 2020
 - [Queering Public Space](#), Arup et University of Westminster, London, 2021

- Intégrer l'accessibilité dans les transports : [iNUA #6: Accessible Urban Mobility](#), Sustainable Urban Transport Project (SUTP), 2017
- Formation sur la budgétisation inclusive :
 - [Gender Responsive Budgeting](#), ONU Femmes
 - [Pratique de la budgétisation sensible au genre : un manuel de formation](#), Fonds des Nations unies pour la population (UNFPA) et Fonds de développement des Nations unies pour la femme, 2006
- Renforcer les capacités techniques pour la mise en œuvre de transports inclusifs :
 - [Building Local Government Capacity for Rural Infrastructure Works](#), International Labour Organization, 2003
 - [ILO Guide for Skills Development in Employment-Intensive Investment Programmes](#), Organisation internationale du travail, 2021
 - [Site Supervisor Course for Labour-Based and Community-Managed Upgrading of Urban Low-Income Settlements – Supervisor’s Site Reference Handbook](#), Organisation internationale du travail, 2002
 - Cours de formation en ligne pour les praticiens et les décideurs politiques sur l'intégration du travail décent dans le développement des infrastructures : [Centre international de formation de l'OIT](#)

[← Retour à la section Renforcer l'environnement habitant](#)



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Gouvernements

Planifier des systèmes de transports inclusifs

1. Veiller à ce que les femmes et les groupes marginalisés puissent participer de manière significative au processus de planification

- ☐ Veiller à ce qu'il y ait du personnel, des compétences techniques, des fonds, des équipements et des installations adéquats pour mener des consultations participatives efficaces avec divers groupes de parties prenantes.
- ☐ Examinez si des efforts particuliers sont nécessaires pour permettre aux principaux groupes de parties prenantes de s'exprimer, par exemple en faisant appel à des organisations de la société civile locales ou à des organisations de défense des droits des femmes pour faciliter leur participation ou en utilisant d'autres méthodes de communication.

2. Tirer parti des stratégies intersectorielles pour garantir des approches intégrées de la lutte contre l'exclusion liée au transport

- ☐ Utiliser des approches intersectorielles pour identifier et traiter les problèmes d'exclusion liés aux transports.
- ☐ Veiller à ce que les plans de transport soient bien coordonnés avec l'aménagement du territoire, la gestion des eaux pluviales, la protection de l'environnement, l'énergie et les communications numériques, la sécurité publique, les questions féminines et le bien-être social.

En savoir plus

- Utiliser des techniques participatives de collecte de données et de consultation :
 - [Utilisation d'approches participatives et innovantes pour un transport inclusif et résistant au changement climatique en Afrique : Lignes directrices à l'intention des praticiens](#), Stockholm Environment Institute (SEI), 2022
 - Assurer l'accessibilité des consultations et des événements : [Toolkit on Accessibility: Organization of Accessible Events](#), UNICEF, 2022
 - La participation des femmes dans les contextes fragiles : [Au-delà des consultations : Un outil pour coopérer efficacement avec les femmes vivant dans des États fragiles et touchés par des conflits](#), Gaps UK, Women for Women, Amnesty International, Womankind Worldwide, et Saferworld
 - Impliquer les personnes âgées : [Let's go! Steps for engaging older people and improving communities for all ages](#), Pan American Health Organization, HelpAge International et AARP, 2022; et [Participatory research with older people: a sourcebook](#), HelpAge International, 2011

← Retour à la section Planification des transports



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Gouvernements

Hiérarchiser et préparer des projets d'investissement

1. Donner la priorité aux projets ayant des résultats inclusifs, conformément aux priorités stratégiques en matière de durabilité, de résilience et d'inclusion

- ☐ Sur la base des évaluations des différents projets, donner la priorité aux projets de transport en cours d'élaboration qui améliorent l'équité pour les femmes et les groupes marginalisés.
- ☐ Utiliser l'analyse multicritères (AMC) comme outil de prise de décision pour analyser de multiples critères sociaux, environnementaux et financiers (contradictaires) afin de hiérarchiser les projets d'infrastructure. Veiller à ce que les critères soient pondérés en fonction des engagements sociaux et environnementaux définis dans la stratégie et les plans de transport.

2. Élaborer un plan d'investissement qui tienne compte des coûts à long terme des projets d'intégration

- ☐ Examiner les dépenses consacrées aux services de transport destinés spécifiquement aux femmes et aux groupes marginalisés, afin de déterminer si elles sont suffisantes pour répondre à leurs besoins et à leurs exigences.
- ☐ Appliquer une approche de budgétisation inclusive et favorable à l'égalité entre les genres.
- ☐ Assortir chaque action des plans de transport nationaux et régionaux d'une ligne budgétaire et assurer un financement à long terme pour garantir un entretien adéquat pendant la durée de vie opérationnelle des actifs de transport.
- ☐ Fournir une comptabilité transparente des priorités d'investissement annuelles fixées sur une période pluriannuelle pour les différents types et modes de transports, reflétant la manière dont les besoins divers des femmes et des groupes marginalisés sont pris en compte et hiérarchisés.

En savoir plus

- Utiliser l'analyse multicritères pour hiérarchiser les projets : [Prioritizing Infrastructure Investment: A Framework for Government Decision Making](#), Banque mondiale, 2016
- [Philippines Infrastructure for Rural Productivity Enhancement: Tools for Identifying Rural Infrastructure Investment Priorities](#), OIT, 2006
- Lignes directrices sur la budgétisation inclusive :
 - [Socially inclusive & gender responsive budgeting](#), Direction du développement et de la coopération (DDC), 2019
 - [Gender-Responsive Budgeting in Asia and the Pacific: Key Concepts and Good Practices](#), United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP), 2018
 - [Handbook on Costing Gender Equality](#), ONU Femmes, 2015

← Retour à la section Définition des priorités, préparation et investissements



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Spécialistes de la planification et de la conception des transports

Planifier des systèmes de transports inclusifs

1. Identifier et traiter les inégalités existantes en matière de transport

- ☐ Collecter des données pour évaluer les performances et les lacunes des systèmes de transport existants. Cela peut se faire par le biais d'évaluations d'inventaires, de comptages du trafic routier pour différents types de véhicules, de données ventilées sur les passagers des transports publics, d'enquêtes sur la durée des trajets et d'entretiens avec les passagers à bord des véhicules et dans les stations.
- ☐ Utiliser les connaissances d'experts et de non-experts, les expériences vécues et les données spatiales (données minimalement ventilées par sexe, âge, revenu et handicap) pour identifier les lacunes dans la fourniture de services de transport inclusifs. Tenir compte des inégalités d'accès entre et au sein des différentes régions, villes et communautés.
- ☐ Identifier les problèmes de connectivité entre les différents modes de transport, y compris en fonction des saisons et des conditions météorologiques. Développer un indice d'accès rural pour identifier la proportion de la population qui ne vit pas à moins de 2 kilomètres d'une route praticable par tous les temps, afin de soutenir la prise de décision en amont pour améliorer la connectivité des transports pour les communautés rurales.
- ☐ Identifier les endroits où les infrastructures de transport peuvent être améliorées, renouvelées ou mieux intégrées, afin d'améliorer l'accès des différents groupes.

2. Utiliser des données ventilées, des consultations participatives et des évaluations contextuelles pour identifier les divers besoins en matière de mobilité

- ☐ Réaliser un inventaire des données disponibles et identifier les lacunes à combler.
- ☐ Utiliser des enquêtes auprès des ménages pour collecter des données sur les divers besoins et préférences en matière de mobilité, ventilées par sexe, âge, revenu et handicap, lorsque cela est pertinent et applicable.

- ☐ Encoder les données ventilées dans des cartes géographiques afin d'identifier la distribution spatiale des besoins de mobilité lorsque cela est possible.
- ☐ Identifier les communautés et les quartiers qui ne bénéficient pas de la même manière des investissements actuels dans les infrastructures de transport, et les inviter à participer à des consultations sur leurs besoins et leurs défis.
- ☐ Mener des discussions de groupes cibles avec des organisations de la société civile représentant les femmes et les groupes marginalisés, afin de vérifier les besoins de mobilité intersectionnels qui peuvent ne pas être apparents dans les données quantitatives.
- ☐ Analyser les données et procéder à des évaluations contextuelles afin d'identifier les besoins spécifiques au contexte et les emplacements appropriés pour les infrastructures de transport nouvelles ou renouvelées.
- ☐ Lors de la collecte et de l'analyse des données, il convient de se concentrer sur la théorie du changement afin d'identifier les changements de comportements, de connaissances, de compétences, d'attitudes et de croyances des utilisateur·rice·s, des prestataires de services, des autorités de planification et des autres parties prenantes qui sont nécessaires pour planifier, mettre en œuvre et entretenir efficacement les infrastructures de transport inclusives.

En savoir plus

- Collecter des données ventilées : [Practical Guidebook On Data Disaggregation for the Sustainable Development Goals](#), Asian Development Bank (ADB), 2021
- Collecte de données spécifiques au transport : [Development of a transport module for multi-topic household surveys](#), Banque mondiale, 2005
- [Rural Access Index \(RAI\) – The Case of Timor-Leste](#), OIT et Programme « Roads for Development » (R4D), 2017
- [Doing Qualitative Research for Development Programming: A step-by-step guide](#), The Asia Foundation, 2023
- Intégrer l'angle « Égalité des genres et inclusion sociale » dans la conduite de la recherche et l'analyse des résultats : [Integrating gender and social equality into sustainable development research: A guidance note](#), SEI, 2018
- Réaliser une évaluation des besoins fondée sur l'équité et en évaluer les résultats : [Transportation Equity Toolkit](#), USF Center for Urban Transportation Research (CUTR), 2021

3. Élaborer et évaluer des plans de transports fondés sur des résultats durables, résilients et inclusifs

- ☐ Sur la base des lacunes identifiées, des tendances futures et des projections de croissance démographique, créer une stratégie de transport à long terme avec des objectifs inclusifs, alignés sur les stratégies en matière de climat et de durabilité.
- ☐ En accord avec la stratégie de transport à long terme, élaborer des plans à moyen terme pour les infrastructures de transport, coordonnés avec les plans d'occupation des sols, les plans de développement et d'autres plans sectoriels. Veiller à ce que ces plans intègrent des dispositions en faveur de l'inclusion, de la durabilité et de la résilience, telles que des considérations relatives à la conception universelle, à la prévention de la criminalité, à la conception intégrant une dimension de genre, à la sécurité routière et aux solutions durables.
- ☐ Mener une Planification intégrée de l'accessibilité rurale (PIAR) pour améliorer l'accès universel dans les zones rurales.
- ☐ Engager des spécialistes compétents pour réaliser une Évaluation environnementale stratégique et une Évaluation de l'impact sur l'égalité/la diversité, afin d'analyser les options stratégiques et d'évaluer les options de réseau et de corridor en vue d'atteindre les objectifs globaux de développement durable, de résilience et d'inclusion.
- ☐ Identifier les risques climatiques négatifs et la vulnérabilité grâce à une Évaluation des risques climatiques et de la vulnérabilité des systèmes existants.
- ☐ Définir clairement les rôles, les responsabilités et les mécanismes de coordination entre les différentes parties prenantes.
- ☐ Indiquer les capacités spécifiques nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie et des plans de transport et la manière dont elles seront dotées de ressources, renforcées et financées.
- ☐ Décrire les approches de mise en œuvre inclusives qui devraient être privilégiées lors de la réalisation de projets d'infrastructures, telles que l'utilisation d'une planification participative, de méthodes de travail à haute intensité de main-d'œuvre et basées sur les ressources locales, ainsi que de technologies et de matériaux de construction durables.

En savoir plus

- Mener des activités de réflexion prospective pour prévoir comment la stratégie de transport peut être plus inclusive : [Reimagining the Future of Transport across Asia and the Pacific](#), ADB et Arup, 2022
- Veiller à ce que les personnes vivant dans la pauvreté soient soutenues par le plan et la stratégie de transport : [A framework for a pro-growth, pro-poor transport strategy: guidance note](#), Banque mondiale, 2009
- Identifier les besoins en matière de transport sur la base de l'équité : [Transportation Equity Toolkit: Transportation Equity Needs Assessment & Project Prioritization](#), CUTR, 2021
- Intégrer les principes du transport inclusif dans les plans d'infrastructure :
 - [Transit Universal Design Guidelines](#), American Public Transportation Association, 2020
 - [Transit-Oriented Development \(TOD\) Standard 2.1](#), SUTP
 - [Inclusive Mobility: A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure](#), UK Department for Transport, 2021
 - [SHE CAN Tool](#), Empower Project
- Identifier comment les infrastructures de transport existantes peuvent être rendues plus inclusives :
 - [How to Implement Street Transformations](#), Global Designing Cities Initiative (GDCl)
 - [Des rues pour répondre à la pandémie et faciliter la reprise](#), GDCl
 - [Improving Access in Rural Areas: Guidelines for Integrated Rural Accessibility Planning \(IRAP\)](#), OIT, 2003
- Effectuer des évaluations pour soutenir la prise de décision et l'évaluation :
 - Déterminer les impacts plus larges des interventions de développement : [Locating the unintended consequences of interventions: A tool for analysing impact inequality in development programming](#), SEI, 2023
 - Évaluer les impacts environnementaux : [The SEA Manual: A Sourcebook on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans and Programmes](#), Commission européenne, 2005
 - Évaluer les effets sur la diversité : [Diversity Impact Assessments](#), Network Rail

← Retour à la section Planification des transports



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Spécialistes de la planification et de la conception des transports

Hiérarchiser et préparer les projets d'investissement

1. Réaliser des évaluations pour réduire le nombre de projets de transport inclusifs à privilégier et exclure les projets ayant des incidences négatives inévitables

- ☐ Réaliser une Évaluation de l'équité, une Évaluation environnementale stratégique, une Évaluation de l'impact sur l'égalité et la diversité et une Analyse des coûts et bénéfices sociaux afin de classer les projets possibles en fonction de leurs avantages et de leurs coûts.
- ☐ Réaliser des évaluations techniques, environnementales et sociales préliminaires des projets.
- ☐ Vérifier s'il existe une capacité financière et technique pour réaliser le projet dans les délais prévus.
- ☐ Créer une liste d'exclusion des projets proposés dont les évaluations ont montré qu'ils auraient des incidences négatives irréversibles ou irrémédiables sur l'environnement ou la population.

En savoir plus

- Procéder à des évaluations pour réduire le nombre de projets de transports :
 - Transport Equity Scorecard for prioritizing projects: [Transportation Equity Toolkit](#), CUTR, 2021
 - [The SEA Manual: A Sourcebook on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans and Programme](#), Commission européenne, 2004
 - Déterminer les impacts plus larges des interventions de développement : [Locating the unintended consequences of interventions: A tool for analysing impact inequality in development programming](#), SEI, 2023
 - Comparer les risques et les dangers avec les critères d'exposition et de vulnérabilité dans les pays du monde entier : [Global Systemic Risk Assessment Tool](#)

2. Évaluer les besoins de mobilité croisés des parties prenantes et des bénéficiaires afin de s'assurer que le projet améliore l'accès aux transports pour les personnes les plus marginalisées

- ☐ Réaliser une analyse des parties prenantes qui utilise une approche intersectionnelle pour identifier les besoins des différents membres de la communauté. Continuer à développer l'analyse sur la base d'informations nouvelles.
- ☐ Identifier comment les différents modes, itinéraires et services de transport sont actuellement utilisés. Évaluer comment ils peuvent être rendus plus équitables pour les différent·e·s utilisateur·rice·s, sur la base de consultations des parties prenantes et d'une analyse intersectionnelle des données ventilées sur les besoins et les préférences en matière de transport.
- ☐ Évaluer la sécurité routière, la praticabilité et le risque (réel et perçu) de criminalité et de harcèlement sexuel sur les itinéraires et dans les stations de transport.

En savoir plus

- Évaluer la praticabilité du réseau de rues : [Pedestrian Mobility for Urban Growth - Walking and its Links to Transportation: Practical Guidance and Good Practice Examples](#), Banque mondiale, 2019, pp. 79-82
- Évaluer la sécurité routière : [Network Wide Road Safety Assessment - Methodology and Implementation Handbook](#), Commission européenne, 2023
- Évaluer la sécurité des transports publics et des rues à l'aide d'outils numériques : [Digital Safety Auditing Tools](#), Empower Project
- Intégrer la vision d'Égalité entre les genres et d'inclusion sociale dans l'analyse des résultats : [Integrating gender and social equality into sustainable development research: A guidance note](#), SEI, 2018

3. Concevoir le projet de manière à obtenir des résultats inclusifs pour les usagers des transports, le personnel et les communautés concernées

- ☐ Concevoir le projet de manière à répondre aux divers besoins de mobilité des femmes et des groupes marginalisés, et en tenant compte de la durabilité et de la résilience de l'actif ou du service de transport face au changement climatique, aux catastrophes et aux conflits.
- ☐ Lors de la sélection du site, il convient de tenir compte des différents besoins en matière de sécurité et de transport des femmes, des hommes, des enfants et des groupes marginalisés qui utiliseront le moyen de transport, et de veiller à ce qu'il soit situé dans une zone largement accessible et culturellement appropriée, et qu'il offre un accès sûr et sécurisé à tou·te·s les utilisateur·rice·s.
- ☐ Faire des choix de conception pour développer des systèmes qui seront faciles à utiliser pour tous les utilisateur·rice·s, à exploiter et à entretenir par tout le personnel, en privilégiant les solutions qui demandent moins d'efforts.
- ☐ Prévoir des moyens de transport rentables et accessibles.
- ☐ Coordonner avec les autorités compétentes l'aménagement du territoire actuel et futur afin de répondre efficacement aux besoins actuels, provisoires et futurs des communautés concernées en matière d'accès et de mobilité.
- ☐ Déterminer les approches à utiliser pour une mise en œuvre inclusive, telles que les approches à haute intensité de main-d'œuvre et les approches basées sur les ressources locales, et la manière dont cela affecte la conception et la planification du projet.

En savoir plus

- [Towards Sustainable Fleet Transitions](#), Arup, 2022
- Concevoir le projet selon les principes de l'inclusion :
 - [Global Street Design Guide](#), GDCl, 2016
 - Prévoir des moyens de transport accessibles et rentables : [Improving accessibility to transport for People with Limited Mobility \(PLM\): a practical guidance note](#), Banque mondiale, 2013

4. Analyser et évaluer la faisabilité d'un projet en fonction de ses incidences environnementales, sociales et économiques et de ses avantages connexes

- ☐ Examiner le contexte socio-économique du projet, y compris la culture, les normes et les valeurs locales relatives à l'utilisation des services de transport, ainsi que les inégalités sociales et de genre.
- ☐ Déterminer les risques potentiels et les impacts négatifs du projet sur la communauté locale et l'environnement, y compris la possibilité de perpétuer les inégalités existantes, la discrimination à l'encontre de groupes particuliers, les violations des droits humains, les risques pour la sécurité des femmes, la perturbation des réseaux de transport informels et les risques pour l'environnement.
- ☐ Identifier les éventuels impacts sur la santé, la sécurité et l'environnement et la manière dont ils seront atténués, gérés et traités.
- ☐ Tenir compte de toute inégalité dans la manière dont les communautés accèdent aux services écosystémiques et aux ressources naturelles, et de la possibilité que les activités du projet aient un impact sur l'accès à ces ressources naturelles et sur leur gestion.
- ☐ Déterminer si les activités du projet pourraient avoir un impact négatif sur le patrimoine culturel et naturel matériel ou immatériel ou sur les services écosystémiques.
- ☐ Lorsqu'il n'existe aucune possibilité d'atténuer et de prévenir les impacts négatifs majeurs sur les communautés locales, l'environnement et/ou les groupes marginalisés, les projets doivent être déclarés irréalisables.

En savoir plus

- Mener une analyse sociale : [Social Analysis Sourcebook: incorporating social dimensions into Bank supported projects](#), Banque mondiale
- Évaluer l'impact sur l'emploi : [Évaluations de l'impact sur l'emploi \(EIE\)](#), OIT, 2021
- [Guide for Monitoring Employment and Conducting Employment Impact Assessments \(EmplA\) of Infrastructure Investments](#), OIT, 2020

- Comment intégrer les garanties environnementales et sociales tout au long du cycle du projet : [Environmental and social safeguards guidelines](#), OIT, 2022
- Déterminer les impacts élargis des interventions de développement : [Locating the unintended consequences of interventions: A tool for analysing impact inequality in development programming](#), SEI, 2023

← Retour à la section Définition des priorités, préparation et investissements



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Spécialistes de la planification et de la conception des transports

Concevoir des projets de transports inclusifs

1. Intégrer les résultats des processus participatifs et co-créatifs dans la conception

- ☐ Sur la base des consultations participatives, identifier les caractéristiques spécifiques de la conception détaillée qui sont nécessaires pour fournir un transport inclusif pour les femmes et les groupes marginalisés, en tenant compte des parties prenantes concernées, telles que les propriétaires d'actifs, les opérateurs de transport formel et informel et les établissements voisins.
- ☐ Organiser des ateliers de conception pour co-crée, discuter et convenir des caractéristiques de la conception avec les bénéficiaires ciblés et les parties prenantes concernées.
- ☐ Prendre en considération la culture, les normes et les valeurs locales qui ont un impact sur l'utilisation des infrastructures de transport.
- ☐ Concevoir de façon à garantir l'accès et la mobilité des femmes et des groupes marginalisés aux services sociaux, aux espaces de rassemblement communautaire, aux marchés et aux lieux d'entrepreneuriat et d'emploi.
- ☐ Veiller à ce que la conception intègre la connectivité et l'intégration avec les modes de transport et les actifs existants.

2. Intégrer des approches de conception qui favorisent l'inclusion tout en s'efforçant de parvenir à la durabilité et à la résilience

- ☐ Concevoir des projets qui intègrent l'inclusion, la résilience climatique et la durabilité, par exemple en utilisant des solutions naturelles pour l'ombrage, la collecte des eaux pluviales et le drainage dans la conception des rues.
- ☐ Veiller à ce que la conception du projet respecte les institutions, les établissements et le patrimoine naturel et culturel existants.

3. Optimiser la conception pour maximiser les impacts positifs, minimiser les impacts négatifs et réduire les coûts d'exploitation et de maintenance futurs

- ☐ Utiliser des codes et des normes de conception qui sont alignés sur les meilleures pratiques internationales, qui répondent aux besoins de tous les utilisateur·rice·s finaux·le·s identifié·e·s, qui protègent l'environnement local et qui tiennent compte des risques locaux.
- ☐ Tenir compte de la sécurité et de la sûreté de tous les utilisateur·rice·s, en particulier des groupes marginalisés et des femmes dans toute leur diversité, lors de la planification du site du projet d'infrastructures.
- ☐ Veiller à ce que la conception et le choix du site tiennent compte de la manière dont les divers groupes vivant, travaillant, étudiant et jouant à proximité des infrastructures de transport seront affectés par les activités de construction, d'exploitation et de maintenance.
- ☐ Veiller à ce que la conception et le choix du site tiennent compte de l'impact sur les voies de circulation transversales, qui peuvent nécessiter des passages contrôlés, des passages piétons et les installations essentielles requises.
- ☐ Optimiser la conception du projet de transport afin de réduire les coûts d'exploitation et d'entretien futurs, ce qui a une incidence sur le caractère abordable du service de transport.

En savoir plus

- Mener des processus de conception co-créative :
 - [Tool box: Co-design exercises](#), Active Neighbourhoods Canada
 - [Utilisation d'approches participatives et innovantes pour un transport inclusif et résilient au changement climatique en Afrique: Lignes directrices à l'intention des praticiens](#), SEI, 2022
- Intégrer des éléments d'accessibilité dans les transports :
 - [Bus Rapid Transit Accessibility Guidelines](#), Banque mondiale, 2007
 - [Improving accessibility to transport for People with Limited Mobility \(PLM\): a practical guidance note](#), Banque mondiale, 2013
 - [ADA Standards for Accessible Design](#), U.S. Department of Justice, Civil Rights Division

- Améliorer les environnements de déplacements à pied pour les femmes et les personnes vivant dans la pauvreté : [Pedestrian Mobility for Urban Growth - Walking and its Links to Transportation: Practical Guidance and Good Practice Examples](#), Banque mondiale, 2019
- Concevoir des rues et des systèmes de transport adaptés aux enfants :
 - [L'aménagement des rues en fonction des enfants](#), GDCl, 2020
 - [Proximity of Care Design Guide](#), Arup et Bernard van Leer Foundation
- Concevoir des rues et des systèmes de transport favorables à l'égalité entre les genres : [Guide on Integrating Gender into Infrastructure Development in Asia and the Pacific: Transport and Roads](#), ONU Femmes et UNOPS, 2019
- [Crime Prevention Through Environmental Design standards, guidelines and policies](#), The International Crime Prevention Through Environmental Design Association

[← Retour à la section Conception détaillée](#)



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Chef·fe·s de projet et équipes

Hiérarchiser et préparer les projets d'investissement

1. Mener des consultations participatives continues et des processus de co-création avec les communautés locales et les organisations de la société civile, afin d'éclairer la définition des projets, de résoudre les conflits fonciers et de répondre aux besoins de mobilité spécifiques au contexte

- ☐ Utiliser des données ventilées pour identifier les principaux groupes de parties prenantes qui devraient participer aux consultations, en particulier les groupes sous-représentés.
- ☐ Examinez si des efforts particuliers sont nécessaires pour permettre aux principaux groupes de parties prenantes de s'exprimer, par exemple en faisant appel à des organisations de la société civile locales pour faciliter leur participation ou en utilisant d'autres méthodes de communication.
- ☐ Coordonner avec les gouvernements locaux, les organisations de la société civile, les entreprises locales et d'autres organisations communautaires afin de garantir une approche intégrée de la collecte d'informations.
- ☐ Mener des consultations et des discussions de groupe dans chaque communauté, village, ville ou cité concernée par les infrastructures de transport, afin de comprendre les expériences vécues au quotidien et les nuances associées aux expériences d'ensemble du trajet (telles que l'utilisation différente des chemins et des itinéraires) des différents utilisateurs, en particulier les femmes et les groupes marginalisés.
- ☐ Envisager d'utiliser des techniques participatives de collecte de données, telles que la cartographie participative des schémas de déplacements et l'inventaire des conditions au sein de la communauté, afin de fournir des informations pour la planification du projet de transport.
- ☐ Utiliser des méthodes participatives et fondées sur les droits humains pour arbitrer et résoudre tout conflit concernant les terres dont l'utilisation est prévue pour le projet de transport.

En savoir plus

- S'aligner sur les normes internationales en matière d'engagement communautaire : [Minimum quality standards and indicators in community engagement](#), UNICEF, 2020
- Mener des processus participatifs et co-créatifs :
 - [Utilisation d'approches participatives et innovantes pour un transport inclusif et résistant au changement climatique en Afrique : Lignes directrices à l'intention des praticiens](#), SEI, 2022
 - [Tool box: Co-design exercises](#), Active Neighbourhoods Canada
 - [Approches basées sur les ressources locales et infrastructures communautaires](#), OIT, 2020
- Veiller à ce que les femmes et les groupes marginalisés puissent participer de manière significative :
 - [Toolkit on Accessibility: Organization of Accessible Events](#), UNICEF, 2022
 - [Au-delà des Consultations : Un outil pour coopérer efficacement avec les femmes vivant dans des États fragiles et touchés par des conflits](#), Gaps UK, Women for Women, Amnesty International, Womankind Worldwide, et Saferworld
 - [Let's go! Steps for engaging older people and improving communities for all ages](#), HelpAge, 2022
 - [Participatory research with older people: as a sourcebook](#), HelpAge, 2011
 - [Participatory approaches for gender-sensitive research design](#), CGIAR, 2014
- Traiter les conflits dans les pays de manière inclusive et participative : [Dealing with Conflict](#), Chapitre 9 de Advancing inclusive land governance, Both ENDS, 2020

2. Intégrer l'inclusion dans le cahier des charges du projet et dans le dossier de décision

- ☐ Incorporer des objectifs d'inclusion dans le cahier des charges du projet, y compris les cibles, les contraintes et les normes requises ou les meilleures pratiques internationales à suivre pour la conception inclusive et la mise en œuvre à suivre.
- ☐ Aligner les objectifs du projet sur les cibles stratégiques en matière de transport inclusif, durable et résilient.
- ☐ Réaliser une Analyse sociale des coûts et bénéfices pour quantifier les bénéfices sociaux intangibles du projet, tels que les impacts environnementaux, les gains de temps, les bénéfices en termes de santé et de bien-être, et les coûts des accidents.
- ☐ Mener des études sur la capacité et la volonté des acteurs cibles à payer pour le service de transport, afin de déterminer si des subventions financières sont nécessaires pour rendre le service de transport plus abordable.
- ☐ Déterminer si le projet peut être utilisé pour offrir des emplois à court terme, afin de fournir des liquidités immédiates aux communautés touchées par des catastrophes.

En savoir plus

- Élaborer un dossier de décision à l'aide du « Five Case Model » : [Infrastructure Business Case: International Guidance](#), UK Government Infrastructure and Projects Authority, 2022
- Techniques d'optimisation du financement de projets abordables : [Affordability and Optimising Finance](#), Global Infrastructure Hub, 2019
- Effectuer une analyse sociale des coûts et des bénéfices : [Valuation Techniques for Social Cost-Benefit Analysis](#), HM Treasury and UK Department for Work and Pensions, 2011
- Déterminer si le projet peut fournir des emplois à court terme aux communautés touchées par la catastrophe : [Emploi d'urgence](#), OIT, 2021

3. Identifier les financiers qui soutiennent les projets inclusifs et déterminer leurs exigences pour une préparation efficace et compétitive des projets

- ☐ Identifier les partenaires financiers et les opportunités de financement qui favorisent les indicateurs d'inclusion, la création d'emplois locaux et le développement social.
- ☐ Inciter les donateurs et les partenaires de développement à soutenir des projets d'infrastructure inclusifs.

En savoir plus

- Identifier les possibilités de financement :
 - [Innovative ways for Financing Transport Infrastructure](#), United Nations Economic Commission for Europe, 2017
 - [Explicatif : Comment financer les infrastructures urbaines](#), C40 Cities Finance Facility, 2017
 - [Funding Options, Alternative financing for infrastructure development](#), Deloitte, 2013
 - [Financement de l'égalité de genre](#), ONU Femmes
- Engager les donateurs et les partenaires de développement à élaborer ou à mettre en œuvre des politiques organisationnelles en matière de handicap et d'accessibilité : [Toolkit on Accessibility: Advocacy for Accessibility](#), UNICEF, 2022, p. 25

← Retour à la section Définition des priorités, préparation et investissements



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Chef·fe·s de projet et équipes

Planification et mobilisation pour la mise en œuvre du projet

1. Mobiliser les capacités pour créer et atteindre des objectifs inclusifs, notamment en recrutant des spécialistes de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale et en fournissant des compétences et un renforcement des capacités aux équipes et aux parties prenantes du secteur privé

- ☐ Faire appel à des spécialistes de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale et de l'accessibilité pour s'assurer que toutes les activités et tous les résultats du projet tiennent compte du genre, de l'âge, du handicap et d'autres facteurs sociaux pertinents. Les spécialistes de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale devraient participer à la planification de toutes les activités du projet, à la sélection des indicateurs d'évaluation de l'impact social, à la réalisation d'une analyse GESI et à l'élaboration d'un Plan d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale ».
- ☐ Engager des spécialistes de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale à long terme dans une entité géographique et/ou une équipe de projet pour garantir la mise en œuvre des Plans d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale ».
- ☐ Veiller à ce que l'équipe du projet dispose des personnes, des ressources, des compétences et des capacités nécessaires pour mettre en œuvre, suivre et évaluer efficacement les activités du projet conformément aux objectifs inclusifs définis dans le Plan d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale ».
- ☐ Former les acteurs du secteur privé, tels que les spécialistes de la conception, les entrepreneurs et les chef·fe·s de projet, à l'intégration de processus participatifs et d'activités inclusives dans le travail de mise en œuvre.
- ☐ Envisager la nécessité de mener des activités de renforcement des capacités à différents niveaux sur la manière de comprendre les besoins différenciés et de mettre en œuvre des approches inclusives.

En savoir plus

- Engager des spécialistes de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale et des consultants en accessibilité :
 - [Tip Sheet No. 3 - Implementing Gender Action Plans: Roles and Responsibilities](#), ADB, 2013
 - [Generic terms of reference for Gender Expert \(Project Design\)](#), United Nations Industrial Development Organization (UNIDO)
 - [Toolkit on Accessibility: ToR - Accessibility Assessment Consultant](#) (Section G: Accessibility Checklists), UNICEF, 2022
- Améliorer les compétences et la capacité des acteurs du secteur privé à s'engager dans une mise en œuvre participative et inclusive :
 - [Développement des petits entrepreneurs dans le secteur de la construction](#), OIT, 2020
 - [Developing the construction industry for employment-intensive infrastructure investments](#), OIT, 2019

2. Veiller à ce que les budgets des projets puissent soutenir la mise en œuvre de l'intégration en allouant et en réservant des ressources suffisantes pour les activités inclusives

- ☐ Allouer des ressources financières adéquates aux activités d'intégration de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale et intégrer des considérations relatives à un budget inclusif et intégrant une dimension de genre qui ventile les dépenses de manière minimale en termes de genre, d'âge et de handicap, lorsque cela est possible.
- ☐ Allouer un budget pour les activités de participation et d'engagement, y compris la location du lieu, l'impression, les coûts de participation et les coûts de traduction/interprétation.
- ☐ Tenir compte du budget nécessaire à une mise en œuvre inclusive, comme le coût des dispositions de protection sociale, l'utilisation d'approches à haute intensité de main-d'œuvre ou la mise en place d'aménagements raisonnables sur le lieu de travail pour les travailleur·se·s handicapé·e·s.

En savoir plus

- Budgétisation favorable à l'égalité entre les genres :
 - [Engendering Budgets: A Practitioners' Guide to Understanding and Implementing Gender-Responsive Budgets](#), Secrétariat du Commonwealth, 2003
 - [Gender-Responsive Budgeting in Asia and the Pacific: Key Concepts and Good Practices](#), UNESCAP, 2018
 - [Handbook on Costing Gender Equality](#), ONU Femmes, 2015
- Mener une évaluation des bénéficiaires ventilée par genre et une analyse de l'incidence des dépenses ventilées par genre : Partie II dans le [Guide on integrating gender throughout infrastructure project phases in Asia and the Pacific](#), ONU Femmes et UNOPS, 2019
- [Socially inclusive & gender responsive budgeting](#), Direction du développement et de la coopération (DDC), 2019
- Formation sur la budgétisation favorable à l'égalité entre les genres :
 - [Gender Responsive Budgeting](#), ONU Femmes
 - [Pratique de la budgétisation sensible au genre : un manuel de formation](#), UNFPA, 2006

3. Élaborer un plan d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale » avec des objectifs, des activités et des indicateurs réalistes et des ressources adéquates

- ☐ Examiner les documents et les enseignements tirés de projets ou de contextes similaires afin d'identifier les informations susceptibles d'éclairer le projet, y compris les activités d'égalité entre les genres et d'inclusion sociale réussies et non réussies.
- ☐ Formuler des cibles réalistes liées à des objectifs d'inclusion et à des indicateurs spécifiques, mesurables, atteignables, réalistes et temporellement défini dans le temps (SMART). Les objectifs et les stratégies doivent permettre de progresser étape par étape, en apportant des changements progressifs et en remettant en question la culture sans la menacer. Les objectifs devraient faciliter le suivi de la participation et des avantages.

- ☐ Veiller à ce que le plan d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale » utilise une approche intersectionnelle et participative et présente une justification fondée sur des preuves pour les activités recommandées directement liées aux objectifs globaux du projet. Ces activités doivent soutenir la solution envisagée pour le projet en répondant aux besoins divers et aux exigences des utilisateur·rice·s, tels que l'accessibilité, la sûreté, la sécurité et le bien-être des femmes et des groupes marginalisés.
- ☐ Planifier des activités d'autonomisation pour les femmes et les groupes marginalisés qui peuvent être entreprises dans le cadre du projet. Ces activités doivent également aider les autres membres de la communauté à se familiariser avec les normes socioculturelles néfastes à l'origine de la discrimination et de l'exclusion sociale des femmes et des groupes marginalisés, et à contribuer à leur transformation.
- ☐ Définir les ressources (humaines et financières) requises et le renforcement des capacités nécessaire pour mettre en œuvre le Plan d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale ».
- ☐ Définir des indicateurs de suivi et d'évaluation clairs et des possibilités de suivi participatif.
- ☐ En association avec le Plan d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale », préparer un Plan d'engagement des parties prenantes, un Plan de communication, un Plan pour les groupes vulnérables, un Plan de réponse aux doléances, un Plan de travail décent et un Plan de développement des capacités. En fonction des résultats de l'analyse des parties prenantes, il peut également être nécessaire d'inclure un Plan pour les populations autochtones, un Plan de recasement et/ou un Plan de réduction des risques de catastrophes.
- ☐ Intégrer les garanties environnementales et sociales dans les activités du projet.

En savoir plus

- Déterminer qui doit être inclus : [The Social Inclusion Assessment Tool \(SiAT\)](#), Banque mondiale
- Identifier les activités et élaborer un Plan d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale » :
 - [Guide on Integrating Gender into Infrastructure Development in Asia and the Pacific: Transport and Roads](#), ONU Femmes et UNOPS, 2019
 - [ITF Gender Analysis Toolkit for Transport](#), International Transport Forum (ITF)
 - [UNIDO Guide to Gender Analysis and Gender Mainstreaming the Project Cycle](#), UNIDO, 2021
 - [Checklist for Gender Mainstreaming in the Infrastructure Sector](#), Banque africaine de développement, 2009
 - [Employment-Intensive Investment Programme \(EIIP\): Environmental and social safeguards guidelines](#), OIT, 2022
 - [Guidance Note on Disability-Inclusive Project Management Cycle](#), UNESCAP, 2023
 - [SustainABLE tool](#), UNOPS
- Identifier les activités pour les approches inclusives à haute intensité de main-d'œuvre
 - [L'inclusion des personnes handicapées dans le cadre du programme HIMO](#), OIT, 2024
 - [Lignes directrices pour les programmes d'investissements HIMO intégrant une dimension de genre](#), OIT, 2019
 - [Towards the Right to Work: A guidebook for designing innovative Public Employment Programmes](#), OIT, 2012

← Retour à la section Planification de la mise en œuvre du projet et mobilisation



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Chef·fe·s de projet et équipes

Concevoir des projets de transports inclusifs

1. Examiner et valider les dessins de conception avec les utilisateur·rice·s finaux·le·s, en particulier les femmes et les groupes marginalisés, afin de s'assurer qu'ils répondent aux divers besoins en matière de mobilité

- ☐ Impliquer et faire participer les membres de la communauté, les fonctionnaires locaux, ainsi que d'autres parties prenantes clés (par exemple, les organisations de la société civile et les ONG, et le marché de l'approvisionnement), dans les consultations et le processus de prise de décision, afin d'examiner et de valider les conceptions d'actifs d'infrastructures de transport. Veiller à ce que les participants représentent la diversité de la communauté telle qu'elle a été identifiée dans l'analyse des parties prenantes.
- ☐ Mettre à jour les conceptions avec les spécialistes de planification et de conception de transports, afin d'intégrer les résultats des exercices d'examen jusqu'à ce que la validation soit obtenue.

2. Veiller à ce que les consultations participatives soient menées de manière inclusive et accessible

- ☐ Mettre en place un comité communautaire pour une consultation et un suivi continus. Veiller à une représentation équilibrée de tous les sexes et à une représentation adéquate des groupes marginalisés au sein de la communauté.
- ☐ Évaluer si les déséquilibres de pouvoir ou les normes de genre rendent inconfortable ou influencent négativement la capacité des diverses parties prenantes à participer de manière significative aux consultations. Si nécessaire, organiser des ateliers séparés.

- ☐ Veiller à ce que les ateliers soient situés dans des endroits sûrs, pratiques et faciles d'accès.
- ☐ Programmer les ateliers à des heures qui conviennent à toutes les parties prenantes, y compris les femmes et les membres des communautés marginalisées, afin qu'ils puissent y participer. Adapter les méthodes et les horaires pour tenir compte des besoins divers des parties prenantes, notamment en adoptant une approche proactive pour s'engager auprès des communautés « difficilement accessibles ».
- ☐ Envisager d'utiliser des techniques de communication diverses et accessibles lors des consultations et des ateliers, afin de s'assurer que la majorité de la communauté concernée, en particulier les femmes et les membres des communautés marginalisées, apporte sa contribution. Dans la mesure du possible, tirer parti de la technologie et des méthodes de communication numérique pour améliorer la portée et l'accessibilité.

En savoir plus

- Mener des processus participatifs et co-créatifs :
 - [Tool box: Co-design exercises](#), Active Neighbourhoods Canada
 - [Utilisation d'approches participatives et innovantes pour un transport inclusif et résistant au changement climatique en Afrique : Lignes directrices à l'intention des praticiens](#), SEI, 2022
 - Assurer l'accessibilité des consultations et des événements : [Toolkit on Accessibility: Organization of Accessible Events](#), UNICEF, 2022
 - La participation des femmes dans les contextes fragiles : [Au-delà des consultations : un outils pour faire un travail significatif avec les femmes dans des États fragiles et affectés par un conflit](#), Gaps UK, Women for Women, Amnesty International, Womankind Worldwide, et Saferworld
 - Impliquer les personnes âgées : [Let's go! Steps for engaging older people and improving communities for all ages](#), HelpAge, 2022; and [Participatory research with older people: a sourcebook](#), HelpAge, 2011

[← Retour à la section Conception détaillée](#)



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Chef·fe·s de projet et équipes

Construire des projets de transports inclusifs

1. Améliorer la capacité des équipes de projet, des entrepreneurs et des ouvriers à mettre en œuvre des pratiques de construction inclusives et à favoriser un lieu de travail inclusif

- ☐ Organiser des formations et renforcer les capacités des équipes de projet, des entrepreneurs, des ouvriers et des superviseurs de la construction pour qu'ils adoptent des pratiques de construction inclusives.
- ☐ Mener des actions de sensibilisation et de formation pour promouvoir un environnement de travail inclusif et non discriminatoire pour les différents groupes.
- ☐ Contacter les établissements d'enseignement, tels que les écoles locales, pour organiser des programmes de formation, des stages et de l'insertion professionnelle.

En savoir plus

- Apprendre à améliorer les compétences en matière d'investissements dans les infrastructures à haute intensité de main-d'œuvre :
 - [ILO Guide for Skills Development in Employment-Intensive Investment Programmes](#), OIT, 2021
 - [Developing the construction industry for employment-intensive infrastructure investments](#), OIT, 2019
 - [Site Supervisor Course for Labour-Based and Community-Managed Upgrading of Urban Low-Income Settlements – Supervisor's Site Reference Handbook](#), OIT, 2002
- Améliorer la sensibilisation et la formation pour un lieu de travail inclusif :
 - [Inclusion des personnes lesbiennes, gays, bisexuelles, transgenres, intersexes et queers \(LGBTIQ+\) dans le monde du travail - Guide d'apprentissage](#), OIT, 2022
 - [Lignes directrices pour les programmes d'investissements HIMO intégrant une dimension de genre](#), OIT, 2019

2. Suivre, évaluer et tirer des enseignements des efforts d'inclusion

- ☐ Planifier, suivre et rendre compte des indicateurs ventilés qui mesurent spécifiquement la réalisation des critères d'inclusion et l'impact pertinent à l'aide de données quantitatives et qualitatives.
- ☐ Envisager de faire appel à un agent de contrôle tiers, le cas échéant, ou mettre en place un suivi à l'échelle communautaire pour surveiller les questions environnementales, inspecter les travaux de construction et garantir la transparence des projets.
- ☐ Faire participer les membres de la communauté locale à la collecte de données, aux ateliers sur les enseignements tirés et aux évaluations post-clôture du projet. Veiller à ce que l'échantillonnage soit représentatif de la communauté.
- ☐ Former les personnes chargées de la collecte des données à tenir compte du genre, de l'âge et du handicap afin d'éviter les préjugés.
- ☐ Déterminer si la réalisation des objectifs et activités convenus pour le projet, et le Plan d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale » en particulier, répond suffisamment aux besoins des femmes et des groupes marginalisés.
- ☐ Documenter les aspects liés à l'inclusion des meilleures pratiques et des enseignements tirés, afin qu'ils puissent être appliqués à de nouveaux projets. Identifier tous les avantages et réalisations liés au genre produits par le projet à l'aide de données, d'indicateurs et de statistiques ventilés.

En savoir plus

- Suivre, évaluer et tirer des informations de l'approche intégrée du genre : [Gender Monitoring, Evaluation & Learning Mainstreaming](#), Renewable Energy and Energy Efficiency Partnership, 2017
- Suivre l'impact sur l'emploi : [Guide for Monitoring Employment and Conducting Employment Impact Assessments \(EmplIA\) of Infrastructure Investments](#), OIT, 2020
- Formuler des indicateurs inclusifs pour le suivi des résultats :
 - [Guidelines on designing a gender-sensitive, results-based monitoring \(RBM\) system](#), Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, 2014
 - [Guidance Note on Disability-Inclusive Project Management Cycle](#), UNESCAP, 2021
- Permettre un suivi à l'échelle communautaire : [Basic principles of Community-Based Monitoring](#), Cités et Gouvernements Locaux Unis, 2014

3. Mettre en œuvre le Plan d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale » et les garanties contre les incidences sociales et environnementales négatives de la construction

- ☐ Engager des spécialistes de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale à long terme pour veiller à ce que le Plan d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale » soit achevé, intégré dans le Plan de mise en œuvre, appliqué en conséquence et fasse l'objet d'un rapport.
- ☐ Préparer et mettre en œuvre un Plan de gestion environnementale et sociale, sur la base des résultats des évaluations des incidences environnementales et sociales, afin de réduire au minimum la pollution de l'eau, du sol, de l'air et les nuisances sonores, ainsi que les émissions de carbone.
- ☐ Se référer aux spécifications techniques pour la conception du projet et les adopter conformément aux normes de construction pertinentes, en tenant compte des aménagements raisonnables, de la sécurité, de l'égalité entre les genres et des facteurs contextuels locaux.
- ☐ Veiller à ce qu'il existe un mécanisme de recours approprié pour signaler et traiter tout incident impliquant une discrimination, une exploitation sexuelle, un harcèlement sexuel, un abus de pouvoir ou des actes de violence fondés sur le genre commis par ou à l'encontre de toute personne liée au projet de transport.

En savoir plus

- Comment intégrer les garanties environnementales et sociales tout au long du cycle du projet : [Environmental and social safeguards guidelines](#), OIT, 2022
- Mettre en œuvre des mesures de Protection contre l'exploitation, les abus et le harcèlement sexuels (PEAHS) et lutter contre la violence fondée sur le genre :
 - [Manuel de référence rapide sur la mise en œuvre de la protection contre l'exploitation, les abus et le harcèlement sexuels \(PEAHS Handbook\)](#), CHS Alliance, 2020
 - [Addressing Gender-Based Violence and Harassment \(GBVH\) in the Construction Sector](#), CDC, Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et International Finance Corporation (IFC), 2020.

- [Sexual exploitation, abuse and harassment \(SEAH\) Infrastructure Tool](#), DFID Safeguarding Unit, Infrastructure & Cities for Economic Development (ICED), 2019
- Protection des enfants et des jeunes dans les infrastructures : [DFAT Child Protection Guidance Note: Child Protection in Infrastructure Activities](#), Department of Foreign Affairs and Trade Australia (DFAT), 2020
- Centre de ressources multilingues sur la sauvegarde (anglais, français, arabe, kiswahili) : [Centre de ressources et de support sur la sauvegarde](#)

4. Engager les parties prenantes dans une mise en œuvre transparente et participative des projets

- ☐ Préparer une stratégie de communication efficace pour diffuser les informations essentielles sur le projet, telles que sa portée, ses incidences prévues et les avantages attendus, à toutes les parties prenantes et à la communauté dans la zone d'influence. Cette stratégie doit permettre à tous les groupes intéressés de participer et d'exprimer leurs préoccupations concernant le développement du projet, afin de faciliter les actions correctives ou complémentaires.
- ☐ Incorporer les consultations communautaires en tant qu'activité continue du processus, afin de faciliter un meilleur suivi des accords conclus lors des étapes précédentes et d'améliorer la gestion des nouveaux problèmes liés à la mise en œuvre du projet dans sa zone d'influence.
- ☐ Engager des représentants de différents groupes d'intérêt au sein des communautés, de l'entrepreneur et de l'agence contractante pour soutenir la mise en œuvre du Plan d'action « Égalité entre les genres et inclusion sociale ». Ces représentants doivent être informés ou formés sur leur rôle spécifique dans le contrôle du respect des garanties sociales et sur l'identification et la mise en œuvre des actions correctives.
- ☐ Partager les mises à jour périodiques des progrès et les rapports de suivi avec les parties prenantes afin de promouvoir la transparence.

[← Retour à la section Construction](#)



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Chef·fe·s de projet et équipes

Rénover, moderniser, réaffecter et mettre hors service les actifs

1. Réaffecter les anciens actifs d'infrastructures de transport à des types d'infrastructures de transport ou d'infrastructures sociales ou citoyennes plus appropriées et mieux adaptées aux besoins des communautés

- ☐ Réaliser des études sur les anciens actifs d'infrastructures de transport afin de déterminer s'il est possible de les réaffecter à d'autres types d'infrastructures de transport ou d'infrastructures sociales et citoyennes.
- ☐ S'assurer qu'il existe d'autres options de transport avant de réaffecter l'actif de transport, en particulier s'il s'agit du principal mode de transport pour certain·e·s utilisateur·rice·s.

2. Soutenir des activités de mise hors service inclusives, incluant une gestion des déchets sûre et inclusive

- ☐ S'assurer qu'il existe d'autres options de transport avant de mettre l'actif de transport hors service, en particulier s'il s'agit du principal mode de transport pour certains utilisateur·rice·s.
- ☐ Donner la priorité au recyclage et à la réutilisation des matériaux de construction récupérés sur les actifs de transport mis hors service.
- ☐ Veiller à ce que les pratiques de gestion des déchets et les conditions de travail soient sûres et inclusives pour les travailleur·se·s informel·le·s.

En savoir plus

- Étude de cas sur la réutilisation d'anciens actifs d'infrastructures de transport : [Reclaiming The High Line](#), Design Trust for Public Space
- Procéder au recyclage des actifs et à la réutilisation des matériaux :
 - [Guidelines for Implementing Asset Recycling Transactions](#), Banque mondiale
 - [Reuse of building products and materials – barriers and opportunities](#), Buildings As Material Banks, 2021
 - [Circular Economy of Construction and Demolition Waste: A Literature Review on Lessons, Challenges, and Benefits](#), Purchase, Callun Keith, et al., 2021. Voir Section 10. Frameworks and Model Approaches
- Veiller à ce que les pratiques de gestion des déchets soient inclusives :
 - [Fiche d'information : Pourquoi est-il important de tenir compte du genre dans la gestion rationnelle des produits chimiques et des déchets ?](#) Programme des Nations unies pour l'Environnement (PNUE), 2022.
 - [Gender and waste nexus: Experiences from Bhutan, Mongolia and Nepal](#), International Environmental Technology Centre (UNEP-IETC) et GRID-Arendal, 2019. Recommandations d'interventions et d'outils à la page 77
 - [Gender and Recycling: Tools for Project Design and Implementation: Regional Initiative for Inclusive Recycling](#), IDB, 2013

← Retour à la section Rénovation, modernisation, transformation et mise hors service



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Responsables des achat

Planification et mobilisation pour la mise en œuvre du projet

1. Planification stratégique des achats afin de garantir la capacité à mettre en œuvre des processus d'achat durables et inclusifs

- ☐ Élaborer la stratégie et le plan d'achats, en tenant compte de l'état de préparation du marché des fournisseurs et des produits.
- ☐ Évaluer et planifier les besoins de formation des responsables des achats en matière d'achats responsables ainsi que la manière d'intégrer l'inclusion dans les processus d'achats.
- ☐ Veiller à ce que le plan et la procédure d'achats soient rapidement communiqués au public.
- ☐ Veiller à ce que les méthodes d'achats incluent des critères d'évaluation liés à l'inclusion dans la prise de décision.
- ☐ Dans la mesure du possible, diviser un appel d'offres en plusieurs lots, afin de permettre aux petites et moyennes entreprises (PME) de soumissionner pour des contrats.
- ☐ Veiller à ce que les fournisseurs bénéficient d'un soutien technique en vue d'améliorer les performances en matière d'inclusion, le cas échéant.

2. Mettre en œuvre des mesures visant à garantir l'intégrité et la transparence des procédures d'achats, en particulier pour les projets d'infrastructures de transport public

- ☐ Examiner le contexte du projet afin d'identifier les risques éventuels à la réalisation d'achats inclusifs et transparents, y compris le niveau de corruption, le niveau de concurrence, le manque de capacité technique et le manque de sensibilisation culturelle.
- ☐ Veiller à ce que les processus d'achats pour les projets d'infrastructure de transport menés par les gouvernements soient transparents pour le public, en garantissant que les fonds publics soutiennent l'accessibilité financière et la qualité des services de transport. Cet objectif peut être atteint grâce à l'ouverture des données, à la gestion électronique des achats, à la formation des personnes chargées des achats en matière d'aptitude et d'intégrité professionnelles, à des initiatives conjointes de transparence entre les gouvernements et les soumissionnaires, et à des rapports de suivi et d'évaluation réguliers, avec un accès facile et rapide aux informations et aux documents pertinents.

En savoir plus

- Améliorer la transparence des processus d'achats grâce aux données ouvertes : [Open Contracting Data Standard \(OCDS\)](#), Open Contracting Partnership
- [Inclusive Public Procurement Playbook](#), UNDP, 2022
- Formation en ligne sur les passations de marchés inclusives : [How to Series 4: Mainstreaming Gender Equality in Procurement](#), Centre de Formation d'ONU Femmes

[← Retour à la section Planification de la mise en œuvre du projet et mobilisation](#)



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Responsables des achats

Mener des achats inclusifs

1. Veiller à ce que les fournisseurs sous-représentés puissent participer à la procédure d'appel d'offres

- ☐ Envisager des ateliers, des événements et des réunions sur l'engagement des fournisseurs (par exemple, avant l'appel d'offres, avant le contrat, au début du contrat et lors des réunions sur l'état d'avancement du contrat).
- ☐ Annoncer l'appel d'offres par des méthodes traditionnelles et non traditionnelles, notamment par l'intermédiaire d'associations professionnelles ou de réseaux locaux de jeunes ou de femmes.
- ☐ Envisager et prendre des mesures qui augmentent la participation et la passation de contrats avec des fournisseurs généralement sous-représentés, par exemple des entreprises détenues ou exploitées par des femmes, des jeunes et des personnes handicapées. Ces mesures peuvent inclure la concurrence limitée, la sous-traitance, les coentreprises et les prix préférentiels.
- ☐ Éliminer les exigences ou les responsabilités indûment restrictives sans compromettre la qualité des biens, des travaux ou des services. Veiller à ce qu'il y ait des garanties, des assurances et des conditions de paiement appropriées, afin d'éliminer les obstacles potentiels pour les micro-, petites et moyennes entreprises et pour les entreprises détenues par des jeunes et des femmes.
- ☐ Envisager d'utiliser le Short Form of Contract (contrat abrégé) de la Fédération internationale des ingénieurs-conseils (FIDIC) pour les travaux d'une valeur en capital relativement faible, car il réduit le temps nécessaire à son analyse. Cela profite particulièrement aux PME, qui disposent de moins de ressources pour la préparation des offres, et réduit la complexité de la gestion du contrat.
- ☐ Suivre le pourcentage des fonds du projet dépensés pour des fournisseurs généralement sous-représentés.

2. Intégrer les conditions d'inclusion lors de la formulation des exigences de l'offre, des clauses du contrat et des indicateurs clés de performance

- ☐ Exiger des principaux fournisseurs qu'ils disposent de politiques et de mécanismes de mise en œuvre et de traitement des questions d'égalité entre les genres et d'inclusion sociale, telles que l'égalité de rémunération pour un travail égal, l'égalité d'accès aux opportunités de travail, la non-discrimination, la protection contre l'exploitation, les atteintes et le harcèlement sexuels et l'interdiction du travail des enfants et du travail forcé.
- ☐ Exiger des principaux fournisseurs qu'ils disposent de politiques et de mécanismes pour traiter le retour d'information, y compris des mécanismes extrajudiciaires de règlement des litiges, de réponse aux doléances et de gestion des réclamations et des plaintes.
- ☐ Garantir une approche inclusive de la population locale lors de l'établissement du site (et de son accès) avec un engagement positif auprès de la communauté locale (par exemple, renforcement des capacités, recrutement, événements de sensibilisation).
- ☐ Créer des conditions pour l'établissement du chantier qui obligent l'entrepreneur à maintenir des installations de chantier sûres et inclusives.
- ☐ Encourager les entrepreneurs principaux à faire appel à des PME et à des sous-traitants et fournisseurs locaux, ainsi qu'à des matériaux de construction disponibles localement, le cas échéant. S'assurer éventuellement que les soumissionnaires ont suivi une formation sur les approches basées sur les ressources locales ou à haute intensité de main-d'œuvre.
- ☐ Veiller à ce que toutes les exigences liées à l'inclusion, y compris les rapports de performance, soient claires pour les soumissionnaires.
- ☐ Établir des critères d'évaluation pour évaluer les considérations d'inclusion dans les propositions et les offres. Veiller à ce qu'un spécialiste de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale examine à la fois les critères d'évaluation et les propositions.

- ☐ Mettre en œuvre un processus d'action corrective et préventive du fournisseur pour gérer les cas de non-conformité avec les exigences convenues en matière d'inclusion, pour traiter leur impact, pour analyser la raison de la non-conformité et pour mettre en place des actions appropriées, afin de corriger et d'empêcher toute répétition.
- ☐ Veiller à ce que des mesures adéquates soient prises lorsque les fournisseurs ne respectent pas les exigences convenues en matière d'inclusion, telles que les droits du travail, les codes de conduite et les réglementations en matière d'hygiène, sécurité, santé, environnement.

En savoir plus

- Mener une politique d'achat inclusive pour soutenir les entreprises appartenant à des femmes et à des groupes marginalisés : [Inclusive Procurement And Contracting: Building a Field of Policy and Practice](#), PolicyLink, 2018
- Procéder à des achats publics incluant les personnes handicapées : [Guidelines on the Implementation of Indicator 8: Procurement](#), High-Level Committee on Management (HLCM) Procurement Network, 2020
- Recommandations en matière de politique pour l'encouragement à la participation des femmes : [Empowering women through public procurement and enabling inclusive growth](#), ONU Femmes, 2021
- Stratégies visant à lever les obstacles structurels aux achats : [Contracting for Equity: Best Local Government Practices that Advance Racial Equity in Government Contracting and Procurement](#), Insight Center for Community Economic Development
- Envisager d'utiliser le Short Form of Contract (contrat abrégé) de la FIDIC pour les travaux de transports simples et de durée limitée : [Short Form of Contract 2nd Ed \(2021 Green Book\)](#)
- Procéder à des opérations de passations de marchés inclusives pour les travaux à haute intensité de main-d'œuvre et les contrats communautaires :
 - [Guide des marchés publics sensibles au genre pour les programmes d'investissement à haute intensité de main-d'œuvre \(HIMO\)](#), OIT, 2024
 - [Contracting Local Infrastructure Works](#), OIT, 2009
 - [Community contracts in urban infrastructure works](#), OIT, 2001
 - [Community Contracting and Organisational Practices in Rural Areas: A Case Study of Malawi](#), OIT, 2005

- [Organisation, Contracting and Negotiation in Development Programmes and Projects: A Study of Current Practice at the Community Level](#), OIT, 2001
- Améliorer la capacité des entrepreneurs locaux et des petits entrepreneurs :
 - [Développement des petits entrepreneurs dans le secteur de la construction sector](#), OIT, 2020
 - [Developing the construction industry for employment-intensive infrastructure investments](#), OIT, 2019
- Améliorer la transparence des passations de marchés grâce aux données ouvertes : [Open Contracting Data Standard \(OCDS\)](#), Open Contracting Partnership
- [Inclusive Public Procurement Playbook](#), UNDP, 2022
- [Designing and Implementing Grievance Redress Mechanisms: A Guide for Implementors of Transport Projects in Sri Lanka](#), ADB, 2010
- Mettre en œuvre des mesures de protection contre l'exploitation, les atteintes et le harcèlement sexuels et de protection des enfants et des jeunes :
 - [Manuel de référence rapide sur la mise en œuvre de la protection contre l'exploitation, les abus et le harcèlement sexuels \(PEAHS\)](#), CHS Alliance, 2020
 - [Sexual exploitation, abuse and harassment \(SEAH\) Infrastructure Tool](#), DFID Safeguarding Unit, ICED, 2019
 - [DFAT Child Protection Guidance Note: Child Protection in Infrastructure Activities](#), DFAT, 2020

← Retour à la section Achats



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Entrepreneurs

Construire des projets de transports inclusifs

1. S'engager dans une gestion inclusive de la main-d'œuvre qui promeut la diversité et l'inclusion dans les pratiques d'embauche

- ☐ Avant le début des travaux de construction, organiser des réunions avec les communautés, les entrepreneurs, l'agence contractante, les autorités locales et les ONG et organisations de la société civile locales concernées, afin de discuter de la contribution de la main-d'œuvre au sein des communautés locales.
- ☐ Embaucher en priorité des travailleur·se·s issu·e·s de la communauté locale, y compris des femmes et des personnes appartenant à des groupes marginalisés, afin de s'assurer qu'ils et elles bénéficient d'un emploi dans le cadre de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de l'actif d'infrastructures.
- ☐ Veiller à ce que les descriptions de postes ou les termes de référence (TDR) utilisent un langage inclusif et des termes neutres du point de vue du genre et soient publiés dans la principale langue de travail du site du projet.
- ☐ Faire connaître les possibilités d'emploi liées au projet par des canaux susceptibles d'atteindre davantage de femmes et de candidat·e·s issu·e·s de la diversité.
- ☐ Veiller à ce qu'un salaire égal pour un travail égal soit offert, indépendamment du sexe, du genre, de l'âge ou du handicap.
- ☐ Établir des quotas d'embauche pour les différents types de postes, afin de garantir une représentation diversifiée et équitable des femmes et des hommes (et des groupes marginalisés, le cas échéant) à tous les niveaux, depuis l'administration et les opérations jusqu'aux postes techniques et de direction.
- ☐ Mettre en place des systèmes de rotation si l'offre de main-d'œuvre dépasse les possibilités d'emploi, afin de garantir une répartition équitable des avantages liés à l'emploi.
- ☐ Respecter le droit des travailleur·se·s à exercer dans des conditions décentes, qu'il s'agisse de conditions salariales ou non salariales. Il s'agit notamment de garantir le paiement intégral et en temps voulu de salaires décents, d'accorder des droits

salariaux et de mettre en place des procédures de recours inclusives. Il s'agit également d'adopter des dispositions en matière de sécurité et de santé au travail (SST), telles que la fourniture d'outils adéquats, la mise en place de dispositions visant à minimiser le risque d'accident, la mise à disposition d'un moyen de transport pour se rendre sur le chantier et en revenir, la garantie d'une couverture par une assurance accident et d'autres droits de protection sociale, ainsi que la formation des travailleurs avant le début effectif des travaux de construction et la mise en place de mesures de sauvegarde.

- ☐ Offrir des possibilités de formation continue et de mentorat à toutes les personnes, à tous les niveaux. Lors de la planification des sessions de formation, prendre en considération les besoins spécifiques liés au genre ou au handicap.
- ☐ Lorsque des membres de la communauté sont embauchés comme ouvriers de construction, ils doivent être formés aux pratiques de construction sûres, au travail efficace en groupe, à la sensibilisation à l'initiative d'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale et à la Protection contre l'exploitation, les abus et le harcèlement sexuels (PEAHS).
- ☐ Utiliser un système de paiement basé sur les résultats, avec un salaire égal pour un travail égal. Ce système offre une certaine flexibilité en matière d'horaires de travail, ce qui peut aider les femmes et les groupes marginalisés dont les contraintes de temps les empêchent de travailler à temps plein.

En savoir plus

- Impliquer les communautés locales dans les travaux d'infrastructure :
 - [Approches et pratiques en contrats communautaires : leçons tirées d'expériences de terrain](#), OIT, 2002
 - [Emploi d'urgence](#), OIT, 2021
- Inclure les femmes et les groupes marginalisés dans la construction :
 - [L'inclusion des personnes handicapées dans le cadre du programme HIMO: État des lieux et voie à suivre](#), OIT, 2024
 - [Lignes directrices pour les programmes d'investissements HIMO intégrant une dimension de genre](#), OIT, 2019
 - [Inclusion des personnes lesbiennes, gays, bisexuelles, transgenres, intersexes et queers \(LGBTIQ+\) dans le monde du travail - Guide d'apprentissage](#), OIT, 2022

- Améliorer la capacité des programmes d'infrastructures à haute intensité de main-d'œuvre :
 - [Programmes d'infrastructures à Haut Intensité de Main-d'Oeuvre - HIMO : renforcement des capacités pour la passation de contrats dans le secteur de la construction : directives](#), OIT, 1999
 - [ILO Guide for Skills Development in Employment-Intensive Investment Programmes](#), OIT, 2021
- Réglementation du travail et garanties sociales : [Developing the construction industry for employment-intensive infrastructure investments \(Chapter 8\)](#), OIT, 2019

2. S'engager dans une gestion inclusive de la construction, qui garantisse des conditions de travail décentes et applique les normes en matière d'hygiène, de santé, de sécurité et d'environnement (HSSE)

- ☐ Lorsque les normes culturelles et les capacités le permettent, veiller à ce qu'il y ait un éventail diversifié de superviseurs de la construction sur le chantier (y compris des femmes et des hommes) et à ce que des installations de travail adéquates et sûres soient mises à la disposition des personnes de tous les genres.
- ☐ Veiller à ce qu'il n'y ait pas de travail des enfants et de travail forcé sur les chantiers de construction, sauf pour des tâches non dangereuses et dans le cadre d'un apprentissage formel lié à leur éducation.
- ☐ Veiller à ce que les pratiques et les activités sur site favorisent autant que possible la flexibilité des horaires de travail, en tenant compte des horaires qui conviennent aux femmes, aux hommes et aux travailleur·se·s issu·e·s de la diversité des genres, qui peuvent avoir des responsabilités supplémentaires en matière de soins et de tâches domestiques.
- ☐ En fonction du contexte socioculturel et des exigences du travail, il peut être nécessaire d'avoir des groupes de travail séparés pour les femmes et les hommes et d'affecter les groupes de travail des femmes à des lieux de travail plus proches de leur domicile.

- ☐ Effectuer une évaluation des risques et mettre en place des contrôles pour s'assurer que les dangers soient réduits au minimum. Contrôler en permanence la sécurité dans la zone de travail et les zones environnantes.
- ☐ Utiliser des méthodes de travail respectueuses de l'environnement et des matériaux locaux pour construire ou améliorer les actifs de transport.
- ☐ Faire respecter les normes en matière d'hygiène, de santé, de sécurité et d'environnement (HSSE).

En savoir plus

- Minimiser les impacts négatifs de la construction sur les communautés locales : [Considering inclusion in construction](#), Costain
- Appliquer les normes en matière d'hygiène, de santé, de sécurité et d'environnement (HSSE) :
 - [Environmental and social safeguards guidelines](#), OIT, 2022
 - [Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail](#), OIT, 2008
- Gestion et supervision des travaux de construction tenant compte de la dimension de genre : [Guide on integrating gender throughout infrastructure project phases in Asia and the Pacific](#), ONU Femmes et UNOPS, 2019, p. 56

3. Maintenir des chantiers sûrs et inclusifs

- ☐ Le spécialiste d'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale doit examiner et contrôler les dispositions relatives à l'établissement du site afin de s'assurer que les installations du site sont sûres et inclusives.
- ☐ Les travailleuses et les personnes vivant à proximité peuvent effectuer un audit de la sécurité des femmes sur le site et formuler des recommandations pour répondre à leurs préoccupations éventuelles.
- ☐ Appliquer des politiques et des mécanismes de non-discrimination, de protection contre l'exploitation, les abus et le harcèlement sexuels (PEAHS), et d'interdiction du travail des enfants et du travail forcé.

- ☐ Fournir des toilettes séparées, privées, sécurisées et adaptées à la gestion de l'hygiène menstruelle sur le site, pour les personnes qui ont leurs règles.
- ☐ Veiller à ce que les installations d'hébergement sur site soient séparées en fonction des besoins des femmes et des hommes faisant partie de la main-d'œuvre et veiller à ce que des mesures de sûreté et de sécurité soient mises en place.
- ☐ Veiller à ce que les EPI soient inclusifs et s'adaptent correctement à différents types de personnes.
- ☐ Lorsque les normes culturelles et les capacités le permettent, fournir des installations de travail adaptées aux familles sur le site.
- ☐ Veiller à ce qu'il y ait des espaces privés pour tirer le lait, des espaces calmes pour les personnes neurodivergentes, des espaces pour la prise de médicaments, des espaces confessionnels pour la prière et les routines culturelles ou religieuses, ainsi que tout autre élément pertinent dans le contexte.
- ☐ Si le contexte s'y prête, prévoir des aménagements pour les animaux (y compris les animaux d'assistance et les animaux en tant que mode de transport).
- ☐ Veiller à ce que tous les travailleur·se·s disposent de moyens de transport sûrs et accessibles pour se rendre au(x) chantier(s) de construction et à leur lieu d'hébergement.
- ☐ Veiller à ce qu'un plan de gestion du trafic approprié soit mis en œuvre à l'intérieur et autour du chantier de construction, afin de minimiser les désagréments et les risques pour la sécurité du public. Veiller à ce que toute modification du tracé des trottoirs et des voies piétonnes permette aux personnes en fauteuil roulant, aux poussettes et aux chariots de se déplacer correctement.
- ☐ Réaliser une évaluation de l'impact des travaux sur les zones environnantes et veiller à ce que des mesures de protection et de sécurité adéquates soient mises en place.

En savoir plus

- [Safety Guidelines for Women in Construction](#), Occupational Safety and Health Administration
- [Safety, health and welfare on construction sites: A training manual](#), OIT, 1995
- [Manuel de référence rapide sur la mise en œuvre de la protection contre l'exploitation, les abus et le harcèlement sexuels \(PEAHS\)](#), CHS Alliance, 2020
- Protection des enfants et des jeunes dans les infrastructures : [DFAT Child Protection Guidance Note: Child Protection in Infrastructure Activities](#), DFAT, 2020
- Outils pratiques et conseils sur les meilleures pratiques émergentes pour prévenir et répondre au risque de violence et de harcèlement : [Addressing Gender-Based Violence and Harassment \(GBVH\) in the Construction Sector](#), CDC, EBRD et IFC, 2020
- Mesures pour la PEAHS dans les infrastructures : [Sexual exploitation, abuse and harassment \(SEAH\) Infrastructure Tool](#), DFID Safeguarding Unit, ICED, 2019

[← Retour à la section Construction](#)



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Opérateurs de transports

Exploiter et entretenir les actifs et les services de transport inclusifs

1. Sensibiliser à l'égalité entre les genres et l'inclusion sociale pour favoriser des environnements inclusifs dans le secteur des transports

- ☐ Améliorer les politiques de main-d'œuvre, les programmes de formation et les mesures de recrutement, afin d'encourager la participation des groupes sous-représentés, en particulier les femmes et les groupes marginalisés, à l'exploitation et à la maintenance des services de transport.
- ☐ Organiser des événements et des campagnes à l'échelle de la communauté, afin de favoriser un sentiment de communautarisme et d'appropriation et d'améliorer la propreté, la sécurité et le sentiment d'appartenance à l'intérieur et autour des actifs de transport.
- ☐ Mener des campagnes de sensibilisation pour prévenir le harcèlement sexuel dans les transports publics.

2. Exploiter et entretenir les actifs et les services de transport, afin de fournir des transports sûrs, fiables et accessibles à tous les types d'usagers

- ☐ Veiller à ce que les moyens de transport et leurs équipements et caractéristiques soient bien entretenus et demeurent opérationnels, en accordant une attention particulière au maintien de l'accessibilité, de l'accessibilité financière et de la sécurité.
- ☐ Communiquer immédiatement aux passagers les informations relatives à toute perturbation du service, afin de leur permettre de prendre des décisions en connaissance de cause à propos de leur déplacement, et indiquer une estimation du moment auquel la perturbation sera résolue.

- ☐ Veiller à ce que des mécanismes soient en place pour rétablir ou renforcer immédiatement les services inclusifs ou les caractéristiques destinées aux groupes marginalisés pendant les interruptions des services de transport, comme l'assistance du personnel pour les utilisateur·rice·s de fauteuils roulants lorsque les ascenseurs pour fauteuils roulants sont en réparation ou des rampes mobiles ou amovibles lorsque les entrées charretières sont en réparation.
- ☐ Mener des activités périodiques de cartographie des performances et des risques en matière de sécurité, afin d'apporter des informations supplémentaires pour les plans d'amélioration ou d'investissement dans le domaine de la sécurité.
- ☐ Engager les autorités locales à améliorer la sécurité publique sur les voies de transport et dans les stations.

3. Partager des informations en temps réel sur les services de transport afin d'améliorer l'accessibilité pour un large éventail d'utilisateur·rice·s

- ☐ Le cas échéant, fournir des données de transport pour permettre la création d'applications de renseignements sur les transports en temps réel qui fournissent au grand public des informations dynamiques en temps réel sur l'état des services de transport. Cela permet d'améliorer l'expérience de voyage et de soutenir l'efficacité opérationnelle.
- ☐ Veiller à ce que les renseignements sur les transports soient accessibles et compréhensibles pour divers publics. Il peut s'agir de traductions en plusieurs langues, le cas échéant, et d'informations filtrables sur les dispositifs d'accessibilité dans les stations.

4. Mettre en place des mécanismes de suivi et de retour d'information inclusifs

- ☐ Garantir le contrôle par des tiers et l'établissement de rapports réguliers sur la qualité des services. Permettre au public d'accéder à ces rapports.
- ☐ Veiller à ce que des mécanismes de retour d'information sur l'utilisation ou la gestion des infrastructures de transport soient mis en place et à ce que tous les utilisateur·rice·s cibles puissent accéder aux infrastructures et les utiliser efficacement.
- ☐ Le cas échéant, créer un comité communautaire chargé de l'exploitation et de la maintenance avec, aux postes de direction, une représentation équilibrée des genres, ainsi que des représentants des groupes marginalisés.
- ☐ Examiner le retour d'information sur les services de transport fournis sur les plateformes de crowdsourcing, en particulier en ce qui concerne les aspects inclusifs tels que l'accessibilité, la sécurité et le caractère abordable.
- ☐ Améliorer la prestation de services en fonction du retour d'information.

En savoir plus

- Exploitation et entretien inclusifs des routes rurales :
 - [Roads for all - Good practice guide for roads](#), Transport Scotland, 2013
 - [Nepal: Road maintenance as a vehicle for social inclusion and decent work for women](#), OIT, 2019
- Garantir la sécurité des femmes par la planification et l'exploitation des services, [Women's Safety in Public Transport: A Pilot Initiative in Bhopal](#), World Resources Institute India, 2015
- Tirer parti de la technologie pour soutenir la maintenance et diffuser des informations sur les services aux passagers :
 - [Data-driven Transport Infrastructure Maintenance](#), ITF, 2021
 - [Open Your Transport Data Guidebook](#), SUTP
- [Environmental and social safeguards guidelines](#), OIT, 2022
- Mettre en place des mécanismes inclusifs de retour d'information et de responsabilisation : [Feedback and Complaints](#), CARE, and [Inclusive Monitoring and Feedback Mechanisms](#), Global Shelter Cluster
- Mettre en place des comités communautaires pour l'exploitation et la maintenance : [Operations and maintenance of rural infrastructure in community-driven development and community-based projects: lessons learned and case studies of good practice](#), Banque mondiale, 2015
- Examiner le retour d'information des plateformes de crowdsourcing : [My Safetipin](#)

← Retour à la section Exploitation et maintenance



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Propriétaires d'actifs de transport

Exploiter et entretenir les actifs et les services de transport inclusifs

1. Collecter des informations sur l'état et les performances des actifs de transport, afin d'identifier les domaines dans lesquels des activités de maintenance de routine et spécialisée sont nécessaires pour améliorer les résultats en matière d'inclusion

- ☐ Collecter des données sur l'état et les performances des actifs de transport pour les utiliser dans le cadre de la maintenance courante et de la planification.
- ☐ Recueillir, examiner et mettre à jour les données sur les usagers et les passagers cibles, y compris leur expérience d'utilisateur·rice, leur sentiment de sécurité et d'autres facteurs influençant leurs choix de mobilité. Utiliser les données pour déterminer si des changements doivent être apportés au niveau de l'exploitation de l'actif de transport.
- ☐ Identifier les actifs de transport critiques et créer des Plans de gestion stratégique des actifs, afin de s'assurer qu'ils soient correctement gérés.

2. Maintenir le caractère abordable pour l'utilisateur·rice grâce à une gestion financière appropriée et en accordant la priorité aux budgets destinés à la maintenance des dispositifs d'inclusion

- ☐ Assurer l'allocation de fonds gouvernementaux suffisants pour l'exploitation et la maintenance des services de transport, afin de maintenir un environnement sûr et sain, incluant la fourniture en eau potable et en énergie électrique dans les stations de transport, et la maintenance des sentiers dans les zones rurales.
- ☐ Intégrer des activités complémentaires dans les stations de transit, afin de financer les frais de transport.
- ☐ Envisager d'utiliser les taxes et les péages urbains pour réduire les embouteillages et la pollution atmosphérique qui en résulte, et utiliser les fonds pour subventionner les transports publics.

En savoir plus

- Gérer les actifs d'infrastructures :
 - [La gestion des infrastructures dans une perspective de développement : Un guide à l'intention des administrations locales et nationales](#), Nations Unies, 2021
 - [Tools for Infrastructure Asset Management](#), Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies
- [Tomorrow's Living Station](#), NetworkRail et Arup, 2019
- Intégration de la dimension de genre dans l'exploitation et la maintenance : [Guide on integrating gender throughout infrastructure project phases in Asia and the Pacific \(Part V\)](#), ONU Femmes et UNOPS, 2019
- Tenir compte de l'accessibilité et de la volonté de payer lors de l'élaboration des politiques tarifaires et intégrer les entreprises auxiliaires en tant que sources de financement des subventions croisées : [Mi Teleférico Cable Car Case Study](#), Global Infrastructure Hub, 2019
- [Transformative Rail: The issues shaping the future of the industry](#), Arup, 2020

← Retour à la section Exploitation et maintenance



LISTE DE CONTRÔLE DES ACTIONS : Propriétaires d'actifs de transport

Rénover, moderniser, réaffecter et mettre hors service les actifs

1. Collecter des informations sur l'état et les performances des actifs de transport, afin d'identifier les problèmes d'accès et les possibilités d'amélioration

- ☐ Recueillir des données sur l'état et les performances des moyens de transport, afin d'identifier les lacunes dans l'accès pour les femmes et les groupes marginalisés.
- ☐ Recueillir des informations en retour et mener des consultations participatives avec divers groupes d'utilisateur·rice·s afin d'identifier les possibilités d'amélioration.

2. Réhabiliter les actifs d'infrastructures de transport pour améliorer l'inclusion, la durabilité et la résilience

- ☐ Réaliser des études sur les anciens actifs d'infrastructures de transport afin de déterminer s'il est nécessaire de les doter d'éléments inclusifs, tels que des rampes d'accès, des installations pour changer les couches et gérer l'hygiène menstruelle dans les toilettes, des bancs pour les personnes âgées, etc.
- ☐ Organiser différents audits pour identifier les obstacles liés aux actifs et aux services et pour atténuer les risques et les tensions, afin que les gens puissent faire des choix éclairés en matière de système de transport. Envisager cette activité à l'échelle du réseau, afin de fixer des priorités interdépendantes et d'optimiser l'impact.
- ☐ Déterminer les caractéristiques de modernisation qui peuvent permettre d'atteindre des résultats durables, résilients et inclusifs. Il peut s'agir de caractéristiques liées à la transition énergétique des transports, qui réduisent les émissions et les risques sanitaires liés à la pollution de l'air.
- ☐ S'assurer qu'il existe des options alternatives avant de réaménager l'actif de transport ou ses parties, en particulier s'il s'agit du principal mode de transport pour certain·e·s utilisateur·rice·s.

En savoir plus

- Évaluer l'accessibilité des structures [Toolkit on Accessibility: Accessibility Assessments](#), UNICEF, 2022
- [Inclusive mobility: making transport accessible for passengers and pedestrians](#), UK Department for Transport, 2022

← Retour à la section Rénovation, modernisation, transformation et mise hors service

Abréviations

LGBTIQ+

Personnes lesbiennes, gays, bisexuels, transgenres, intersexes, queers ou en questionnement, plus

ODD

Objectifs de développement durable

Glossaire



L'utilisation d'un langage inclusif

La présente publication a été élaborée en s'efforçant d'utiliser un langage inclusif. Il s'agit notamment d'éviter l'utilisation de termes dénigrants et discriminatoires qui perpétuent des stéréotypes négatifs à l'égard de tout groupe ou qui favorisent un sentiment de hiérarchie plaçant un groupe de personnes au-dessous des autres.

La priorité est donnée au langage humain, comme dans l'utilisation des termes « personnes handicapées » et « personnes vivant dans la pauvreté ». Le langage genré est utilisé lorsque les croyances populaires ou les idées préconçues risquent d'occulter la présence ou l'action de l'un ou l'autre genre. Par exemple, les recommandations de cette publication peuvent indiquer ouvertement que « les femmes et les hommes » devraient être inclus dans les travaux d'infrastructures, car il s'agit d'une industrie dominée par les hommes dans de nombreux pays du Sud global. Dans d'autres cas, un langage neutre est utilisé, comme en anglais « labour force » (main-d'œuvre) au lieu de « manpower » (ouvriers).

En savoir plus

- [Orientations pour un langage inclusif en français](#), Nations Unies
- [Disability-Inclusive Language Guidelines](#), United Nations

Autonomisation

La capacité d'une personne et des communautés à agir librement et à faire des choix concernant leur vie et ce qu'elles jugent important, qui peut être limitée par les structures institutionnelles, les barrières sociales et l'accès aux ressources et au pouvoir.

À haute intensité de main-d'œuvre

Une expression générique pour décrire les stratégies, les programmes, les projets, les activités et les actifs qui favorisent la création d'emplois directs ou indirects, à court ou à long terme, au niveau le plus élevé possible.

Aménagement raisonnable

Selon la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, il s'agit de modifications et d'ajustements nécessaires et appropriés n'imposant pas de charge disproportionnée ou induue, lorsque cela est nécessaire dans un cas particulier, pour assurer aux personnes handicapées (ainsi qu'aux femmes et aux groupes marginalisés) la jouissance ou l'exercice, sur la base de l'égalité avec les autres, de tous les droits humains et de toutes les libertés fondamentales³⁴.

Approche basée sur les ressources locales

Les approches basées sur les ressources locales optimisent l'utilisation des ressources locales, y compris la main-d'œuvre et les technologies locales, ainsi que les matériaux, outils et équipements disponibles localement auprès des fournisseurs locaux³⁵.

Approche globale du parcours

Une approche de l'accessibilité des transports qui prend en compte le trajet depuis le moment où une personne quitte son domicile jusqu'à son arrivée à destination. Cela permet une compréhension holistique de l'expérience de voyage et aide à éliminer les obstacles entre les différents modes de transport et infrastructures.

Approche transformatrice de l'égalité entre les genres et de l'inclusion sociale (Gender equality and social inclusion - GESI)

Activités qui tentent de redéfinir les rôles et les relations traditionnels entre les hommes et les femmes et de transformer l'inégalité et la marginalisation de groupes particuliers, afin de promouvoir le partage du pouvoir, le contrôle des ressources, la prise de décision et le soutien à l'égalité entre les hommes et les femmes et à l'inclusion sociale.

Autonomisation

La capacité d'une personne et des communautés à agir librement et à faire des choix concernant leur vie et ce qu'elles jugent important, qui peut être limitée par les structures institutionnelles, les barrières sociales et l'accès aux ressources et au pouvoir³⁶.

Besoins divers

Ce terme est utilisé tout au long de la présente publication pour désigner deux concepts clés de l'inclusion : la diversité et l'équité. La diversité consiste à reconnaître, respecter et valoriser les différences. L'équité consiste à faire en sorte que chaque personne dispose des bons outils au bon moment pour mener une vie agréable. L'expression « besoins divers » reconnaît que l'infrastructure adéquate peut être différente selon l'âge, l'orientation sexuelle, l'identité de genre, l'état de santé ou le handicap, le statut juridique, l'appartenance ethnique, la religion, l'éducation, les revenus ou la situation géographique.

Capacité

L'aptitude des personnes, des organisations et de la société dans son ensemble à gérer leurs affaires avec succès³⁷. Il peut s'agir de capacités individuelles (par exemple, compétences, connaissances), de capacités organisationnelles (par exemple, stratégies, systèmes, processus) et de capacités liées à un environnement habilitant (par exemple, cadre politique pour les facteurs économiques, politiques, environnementaux et sociaux)³⁸.

Capacité d'action

Le processus qui permet aux personnes de faire valoir leur capacité d'action avec succès. Il peut s'agir de donner à une personne davantage de contrôle sur les décisions qui la concernent, ou de sa capacité à faire des choix de manière autonome, à influencer les décisions du ménage, à modifier certains aspects de sa vie et à susciter un changement collectif au sein de sa communauté³⁹.

Conception universelle

La conception et la composition d'un environnement de manière à ce qu'il puisse être accessible, compris et utilisé dans toute la mesure du possible par toutes les personnes, indépendamment de leur âge, de leur taille ou de leur handicap. Cela comprend les lieux publics de l'environnement bâti, tels que les bâtiments, les rues ou les espaces auxquels les gens ont accès ; les produits et services fournis dans ces lieux et les systèmes disponibles, y compris les technologies de l'information et de la communication (TIC)⁴⁰. Les sept principes de la conception universelle sont les suivants : utilisation équitable, souplesse d'utilisation, utilisation simple et intuitive, informations perceptibles, tolérance à l'erreur, faible effort physique, taille et espace pour l'approche et l'utilisation⁴¹.

Développement des infrastructures

Processus de planification, de mise en œuvre et de gestion des infrastructures mené tout au long de leur cycle de vie.

Données ventilées

Données qui ont été divisées en sous-catégories détaillées (par exemple groupe marginalisé, âge, sexe, genre, région ou niveau d'éducation). Les données ventilées peuvent révéler des privations et des inégalités qui ne sont pas toujours bien mises en évidence par les données agrégées⁴².

Égalité entre les genres

Il s'agit de l'égalité des droits, des responsabilités et des chances entre les femmes et les hommes, les filles et les garçons. L'égalité ne signifie pas que les femmes et les hommes deviendront identiques, mais que les droits, les responsabilités et les opportunités des femmes et des hommes ne dépendront pas du fait qu'ils soient nés hommes ou femmes. L'égalité entre les genres implique que les intérêts, les besoins et les priorités des femmes et des hommes soient pris en considération, en reconnaissant la diversité des différents groupes de femmes et d'hommes. L'égalité entre les genres n'est pas une question réservée aux femmes, elle devrait concerner et impliquer

pleinement les hommes aussi bien que les femmes. L'égalité entre les femmes et les hommes est considérée à la fois comme une question de droits humains et comme une condition préalable et un indicateur d'un développement durable centré sur les personnes⁴³.

Enfants

Les personnes âgées de moins de 18 ans, telles que définies par la Convention relative aux droits de l'enfant des Nations Unies⁴⁴.

Exclusion (sociale) liée aux transports

Un concept qui identifie le manque de ressources de transport adéquates et inclusives comme un facteur conduisant à l'exclusion sociale, en raison du manque d'accès à l'emploi, aux biens, aux services et aux activités essentielles, ainsi que de la réduction de la qualité de vie due à des niveaux élevés d'exposition aux accidents et aux décès des piétons, ainsi qu'à la pollution atmosphérique et sonore liée à la circulation, en particulier dans les zones urbaines denses⁴⁵.

Expression de genre

L'ensemble des indices, tels que les noms, les pronoms, le comportement, l'habillement, la voix, les manières ou les caractéristiques corporelles, qui expriment le genre d'une personne. Il peut être identique ou différent de l'identité de genre d'une personne. Il n'est pas nécessaire d'avoir une orientation sexuelle, une identité de genre ou des caractéristiques sexuelles diverses pour avoir une expression de genre diverse. On croit souvent à tort que l'identité et l'expression de genre ne s'appliquent qu'aux personnes transgenres et aux personnes issues de la diversité des genres, mais ce n'est pas vrai. Comme l'a indiqué l'Expert indépendant sur l'orientation sexuelle et l'identité de genre, « tous les êtres humains vivent dans des sociétés genrées traversées par des hiérarchies de pouvoir et des idées préconçues ». Dans certains contextes culturels et géographiques, il est particulièrement pertinent de mettre l'accent sur l'expression du genre, car l'expression de genre « non conforme » accroît la vulnérabilité de certaines personnes.

Fournisseurs

Vendeurs d'ouvrages, de fournitures, de biens et de services.

Garanties environnementales et sociales

Terme utilisé par les institutions de développement, les traités internationaux et les agences pour désigner les politiques, les normes et les procédures opérationnelles conçues pour identifier, puis tenter d'éviter, d'atténuer et de minimiser les impacts environnementaux et sociaux négatifs qui peuvent survenir au cours de la mise en œuvre des projets de développement. Les garanties environnementales et sociales ont également une dimension proactive pour tenter d'augmenter les chances que les projets de développement produisent de meilleurs résultats pour les personnes et l'environnement⁴⁶.

Genre

Désigne les rôles, les comportements, les activités et les attributs qu'une société donnée considère à un moment donné comme appropriés pour les hommes, les femmes et les personnes issues de la diversité des genres. Outre les caractéristiques et les opportunités socialement associées aux personnes de sexe masculin et féminin et aux relations entre femmes et hommes et filles et garçons, le genre désigne également les relations entre les femmes et celles entre les hommes. Ces attributs, opportunités et relations sont socialement construits et assimilés à travers les processus de socialisation. Ils sont liés à un contexte spécifique, ponctuel et variable. Le genre détermine ce qui est attendu, permis et apprécié chez une femme ou un homme dans un contexte donné. Dans la plupart des sociétés, il existe des différences et des inégalités entre les hommes et les femmes s'agissant des responsabilités accordées, des activités exercées, de l'accès aux ressources et du contrôle de celles-ci, ainsi que des opportunités de prise de décisions. Le genre s'inscrit dans un contexte socioculturel plus vaste, à l'instar d'autres critères importants d'analyse socioculturelle, en particulier la classe sociale, la race, le niveau de pauvreté, le groupe ethnique, l'orientation sexuelle, l'âge, etc⁴⁷.

Groupes marginalisés

Groupes et communautés victimes de discrimination et d'exclusion (sociale, politique et économique) en raison de rapports de force inégaux dans les domaines économique, politique, social et culturel⁴⁸. Les personnes marginalisées peuvent être exclues dans un contexte spécifique sur la base de différentes caractéristiques ou motifs personnels, tels que le sexe, le genre, l'âge, l'appartenance ethnique, la religion ou les convictions, l'état de santé, le handicap, l'orientation sexuelle, l'identité de genre, l'éducation, les revenus ou le fait de vivre dans différentes localités géographiques. Une personne appartenant à un groupe marginalisé (qu'il soit réel ou perçu comme tel) court un risque accru de subir des inégalités dans l'accès aux droits et l'utilisation des services et des biens⁴⁹, y compris les services d'infrastructures essentiels.

Identité de genre

Bien que les concepts d'identité de genre varient considérablement à travers le monde, ils sont généralement définis comme l'expérience interne et individuelle profondément ressentie par chaque personne, qui peut ou non correspondre au sexe qui lui a été assigné à la naissance ou au genre qui lui a été attribué par la société. Elle inclut le sens personnel du corps, qui peut ou non impliquer un désir de modification de l'apparence ou de la fonction du corps par des moyens médicaux, chirurgicaux ou autres.

Inclusion (inclusion sociale)

Processus par lequel des efforts sont déployés pour garantir l'égalité des chances, afin que chacun, indépendamment de son origine sociale, puisse réaliser pleinement son potentiel. Ces efforts englobent plusieurs politiques et mesures descendantes et ascendantes qui favorisent l'égalité d'accès aux services publics et permettent la participation des citoyens aux processus décisionnels qui affectent leur vie⁵⁰.

Inégalités horizontales et verticales

Les inégalités verticales sont les inégalités entre les individus ou les ménages qui ne sont pas liées à des distinctions de groupe, telles que les inégalités de revenus. Les inégalités horizontales sont les inégalités qui existent entre les groupes ethniques et les autres groupes de population⁵¹. Les inégalités horizontales sont souvent enracinées dans l'histoire et persistent au fil des générations en raison de privations ou d'avantages bien ancrés. Les tendances actuelles, telles que la migration, y compris l'afflux de réfugiés, peuvent également conduire à des inégalités horizontales⁵².

Infrastructure

Un pilier essentiel du développement. Il s'agit de l'ensemble des installations et systèmes fondamentaux qui fournissent les services essentiels nécessaires au fonctionnement de notre société, tels que l'énergie, les transports, l'eau, la gestion des déchets, la communication numérique, etc. Les infrastructures comportent trois dimensions qui fonctionnent ensemble pour fournir des services permettant d'obtenir des avantages en matière de développement : l'environnement bâti, l'environnement habilitant et l'environnement naturel.

Intersectionnalité

La nature interconnectée des catégorisations sociales telles que la race, l'identité de genre, l'orientation sexuelle, la religion, les capacités et la classe sociale, qui se chevauchent pour créer des systèmes interdépendants de privilèges, d'oppression, de discrimination ou de désavantage⁵³.

Investissements à haute intensité de main-d'œuvre

Investissements dans les infrastructures qui relient le développement des infrastructures à la création d'emplois, à la réduction de la pauvreté et au développement économique et social local⁵⁴.

Jeunes

Toutes les personnes âgées de 15 à 24 ans, sans préjudice des autres définitions données par les États membres⁵⁵.

LGBTQI+

Acronyme désignant les personnes lesbiennes, gays, bisexuelles, transgenres, queers et intersexes ou en questionnement. Le signe + fait référence aux personnes ayant des orientations sexuelles, des identités de genre, des expressions de genre et/ou des caractéristiques sexuelles (OSIEGCS) diverses qui s'identifient en utilisant d'autres termes ou aucun terme⁵⁶.

Ne laisser personne pour compte

La promesse de transformation qui est au cœur du Programme 2030 et des Objectifs de développement durable (ODD) incarne l'engagement sans réserve pris par tous les États membres des Nations Unies en vue d'éliminer la pauvreté sous toutes ses formes, de mettre fin à la discrimination et à l'exclusion et de réduire les inégalités et les vulnérabilités qui font des laissés pour compte et minent le potentiel des individus et de l'humanité dans son ensemble⁵⁷.

Participation significative

Le concept de participation « significative » garantit que les femmes et les groupes marginalisés ne sont pas seulement présents dans le processus de développement des infrastructures, mais que leurs préoccupations sont entendues et prises en compte, et qu'ils ont la possibilité d'exprimer leurs contributions et leur expertise. Cela permet de s'assurer que les perspectives et les analyses intersectionnelles éclairent et façonnent les processus d'infrastructure, et que les résultats profitent à l'ensemble de la société⁵⁸.

Parties prenantes

Individus, groupes ou organisations susceptibles d'affecter, d'être affectés ou de se percevoir comme étant affectés par une décision, une activité ou un résultat d'un projet⁵⁹.

Péri-urbain

Zone territoriale située à la périphérie d'une agglomération urbaine, généralement caractérisée par une croissance rapide de la population, une utilisation mixte des terres entre l'agriculture, l'industrie et le logement, et des systèmes de gouvernance fragmentés. Certaines zones rurales densément peuplées peuvent présenter des caractéristiques similaires⁶⁰.

Personnes à mobilité réduite

Lors de la planification, de la conception et de l'exploitation des transports, il est important de prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite, notamment les personnes handicapées, les personnes âgées et les personnes voyageant avec des bagages ou des poussettes.

Personnes âgées

Définies par les Nations Unies comme des personnes de plus de 60 ans. Toutefois, les familles et les communautés s'appuient souvent sur d'autres référents socioculturels pour définir l'âge, notamment le statut familial, l'apparence physique ou les problèmes de santé liés à l'âge⁶¹.

Personnes déplacées à l'intérieur de leur propre pays

Personnes ou groupes de personnes qui ont été forcés ou contraints à fuir ou à quitter leur foyer ou leur lieu de résidence habituel, notamment en raison d'un conflit armé, de situations de violence généralisée, de violations des droits humains ou de catastrophes naturelles ou provoquées par l'homme ou pour en éviter les effets, et qui n'ont pas franchi les frontières internationalement reconnues d'un État⁶².

Personnes handicapées

Selon la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, il s'agit des personnes qui présentent des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles durables dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres⁶³.

Personne neurodivergente

Personne dont le cerveau et la cognition fonctionnent différemment de ce qui est considéré comme « typique ». Ce terme tient compte du fait que les cerveaux ne fonctionnent pas tous de la même manière. Il englobe les personnes autistes, les personnes atteintes de TDAH et les personnes dyslexiques⁶⁴.

Personnes réfugiées

En vertu du droit international et du mandat du Haut Comité aux Réfugiés des Nations Unies, les personnes réfugiées sont des personnes se trouvant hors de leur pays d'origine et qui ont besoin d'une protection internationale parce qu'elles craignent d'être persécutées ou que leur vie, leur intégrité physique ou leur liberté sont gravement menacées dans leur pays d'origine du fait de persécutions, d'un conflit armé, de violences ou de troubles publics graves⁶⁵.

Personnes vivant dans la pauvreté

Personnes privées de manière durable ou chronique des ressources, des moyens, des choix, de la sécurité et du pouvoir nécessaires pour jouir d'un niveau de vie suffisant et d'autres droits civils, culturels, économiques, politiques et sociaux⁶⁶.

Populations autochtones

Populations qui disposent de systèmes sociaux, économiques ou politiques distincts, y compris une langue, une culture et des croyances, et qui entretiennent un lien fort avec des territoires ancestraux et les ressources

naturelles environnantes. Elles forment souvent des groupes non dominants de la société et ont une continuité historique avec les sociétés précoloniales ou antérieures à l'installation de colons⁶⁷.

Sud global

L'expression « Sud global » désigne au sens large les régions d'Amérique latine, d'Asie, d'Afrique et d'Océanie, dont la plupart (mais pas toutes) ont des revenus faibles et sont souvent marginalisées sur le plan politique ou culturel. L'utilisation de l'expression « Sud global » marque le passage d'une approche centrée sur le développement ou les différences culturelles à une approche centrée sur les relations de pouvoir géopolitiques⁶⁸. Bien que le terme ne soit pas exact d'un point de vue géographique, cette publication l'utilise plutôt que « pays en développement », ce qui implique que le développement ne peut être réalisé de la même manière que dans les « pays développés », sans tenir compte des inégalités engendrées par la colonisation.

Trajets en chaîne

Il s'agit d'un mode de déplacement dans lequel une séquence de plusieurs trajets est effectuée avec plusieurs objectifs⁶⁹, tels que les courses liées aux soins entre le travail et le domicile.

Travail décent

Selon la définition de l'Organisation internationale du travail, le travail décent implique des possibilités de travail productif et assurant un revenu équitable, la sécurité sur le lieu de travail et la protection sociale pour tous et toutes, de meilleures perspectives de développement personnel et d'intégration sociale, la liberté pour les personnes d'exprimer leurs préoccupations, de s'organiser et de participer aux décisions qui affectent leur vie, ainsi que l'égalité des chances et de traitement pour toutes les femmes et tous les hommes⁷⁰.

Travail forcé

Travail effectué involontairement et sous la menace d'une sanction quelconque. Il s'agit de situations dans lesquelles des personnes sont contraintes de travailler par la violence ou l'intimidation, ou par des moyens plus subtils tels que l'accumulation de dettes, la rétention de papiers d'identité ou la menace d'une dénonciation aux services d'immigration⁷¹.

Vulnérabilité

La vulnérabilité sociale fait référence à la capacité ou à l'incapacité variable des groupes et des individus à faire face aux risques et à prendre des mesures efficaces pour se prémunir contre les pertes. Elle dépend de leur condition physique et socio-économique, du contrôle exercé sur les ressources, ainsi que de l'exposition, de la sensibilisation et de la capacité à gérer et à faire face aux risques⁷².

Références

Chapitre 1

- 1 Thacker, S., et al., *Les infrastructures : la fondation du développement durable*, UNOPS, Copenhague, 2018.
- 2 Global Infrastructure Hub and Oxford Economics, *Global Infrastructure Outlook*, GI Hub and Oxford Economics, 2018.
- 3 DE GROOT Jiska et LEMANSKI Charlotte, "COVID-19 responses: infrastructure inequality and privileged capacity to transform everyday life in South Africa", *Environment & Urbanization*, vol. 33, n° 1, Avril 2021.
- 4 SORIANO A. et al., *Des infrastructures inclusives au service de la lutte contre les changements climatiques*, UNOPS, Copenhague, 2022.
- 5 Nations Unies, *Leaving No One Behind: Equality and Non-Discrimination at the Heart of Sustainable Development*, ONU, New York, 2017.
- 6 Nations Unies, *Directives relatives au Plan-cadre de coopération des Nations Unies pour le développement durable*, ONU, Juin 2019.

Chapitre 2

- 7 Thacker et al., *Les infrastructures : la fondation du développement durable*.
- 8 La mobilité durable pour tous et toutes *Global Mobility Report 2022: Tracking Sector Performance*, SuM4All, Washington D.C., 2023.
- 9 Nations Unies, *Sustainable transport, sustainable development. Interagency Report for second Global Sustainable Transport Conference*, ONU, 2021.
- 10 Programme des Nations unies pour les établissements humains et Union internationale des transports publics, *A progress report on SDG 11.2*, ONU-Habitat et UITP, 2021.

- 11 Vanderschuren, Marianne J. W. A., y Nnene, Obiora A., "Inclusive planning: African policy inventory and South African mobility case study on the exclusion of persons with disabilities", *Health Research Policy and Systems*, vol. 19, n° 124, 9 septembre 2021.
- 12 Organisation mondiale de la santé, *Preventing injuries and violence: an overview*, OMS, 2022.
- 13 NG Wei-Shiuen et ACKER Ashley, *Understanding Urban Travel Behaviour by Gender for Efficient and Équitable Transport Policies*, Document de discussion n° 2018-01, Forum international des transports, Paris, Février 2018.
- 14 Catégorisation des obstacles basée sur SORIANO et al., *Des infrastructures inclusives au service de la lutte contre les changements climatiques*.
- 15 Entité des Nations unies pour l'égalité entre les genres et l'autonomisation des femmes, *Intersectionality Resource Guide and Toolkit: An Intersectional Approach to Leave No One Behind*, ONU Femmes, 2021.
- 16 KURAN Christian, HENRIK Alexander et al., "Vulnerability and vulnerable groups from an intersectionality perspective", *International Journal of Disaster Risk Reduction*, vol. 50, Novembre 2020.
- 17 Catégorisation des principes basée sur SORIANO et al., *Des infrastructures inclusives au service de la lutte contre les changements climatiques*.

Chapitre 4

- 18 NG et ACKER, *Understanding Urban Travel Behaviour*.
- 19 Sassen, Saskia, 'Built Gendering', *Harvard Design Magazine*, no. 41: Family Planning F/W 2015, <www.harvarddesignmagazine.org/issues/41/built-gendering>.

- 20 Institut européen pour l'égalité entre les hommes et les femmes, « Gender mainstreaming », <<https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming>>.
- 21 United Nations Human Settlements Programme, 'Mobility of Care – Ines Sanchez de Madariaga', <<https://unhabitat.org/mobility-of-care-ines-sanchez-de-madariaga>>, Consulté le 20 août 2023.
- 22 Greed, Clara, *A place for everyone? Gender equality and urban planning: A ReGender Briefing Paper*, Oxfam y Royal Town Planning Institute, 1er novembre 2007.
- 23 Gomez, L. M., Gender Analysis of Two Components of the World Bank Transport Projects in Lima, Peru: Bikepaths and Busways, World Bank, 2000.
- 24 Voir : UN Women Virtual Knowledge Centre to End Violence against Women and Girls, 'Women's Access to Safe Transport', 'Women's Access to Safe Transport', ONU UN Women, 8 juillet 2020, <www.endvawnow.org/en/articles/1991-womens-access-to-safe-transport.html>; Bernal, Valeria, et al., 'Ciencias del comportamiento para combatir acoso sexual en el transporte', Inter-American Development Bank, 29 November 2021, <<https://blogs.iadb.org/transporte/es/ciencias-del-comportamiento-para-combatir-acoso-sexual-en-el-transporte>>; Pereyra, Leda Paula, et al., *Elle se mueve segura – She moves safely*, CAF Latin America Development Bank and FIA Foundation, 15 December 2017; Agrawal, Asha Weinstein, et al., *Crime and Harassment on Public Transportation: A Survey of SJSU Students Set in International Context*, Mineta Transportation Institute Publications, March 2020; Oxfam, Sexual harassment on public transport? "It's not my business to intervene" say urban commuters in Sri Lanka', <www.oxfam.org/fr/node/10868>; Ferdous, N., and Dipu, T., *A study of Women Harassment in public transports in Bangladesh*, International Journal of Science and Business, vol. 3, no. 6, 2019, pp. 215–222.
- 25 L'entité des Nations Unies consacrée à l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, *COVID-19 and Ensuring Safe Transport with and for Women and Girls*, ONU Femmes.
- 26 Pour plus d'informations sur les bonnes pratiques, voir : L'entité des Nations Unies consacrée à l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, *Safe Cities and Safe Public Spaces for Women and Girls Global Flagship Initiative: International Compendium of Practices*, ONU Femmes, New York, 2019 ; L'entité des Nations Unies consacrée à l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, *Safe Cities and Safe Public Spaces : Global results report (2017-2020)*, ONU Femmes, 2021; L'entité des Nations Unies consacrée à l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, *Safe Cities and Safe Public Spaces: Global results report*, ONU Femmes, 2017.
- 27 L'entité des Nations Unies consacrée à l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, *Fourth UN Women Safe Cities and Safe Public Spaces Global Leaders' Forum: Proceedings Report*, ONU Femmes, Octobre 2018.
- 28 ONU Femmes, *Safe Cities and Safe Public Spaces for Women and Girls Global Flagship Initiative*.
- 29 Par exemple, World Bank et ONU Femmes, 'Online training course on Gender Equality in Transportation' <<https://portal.trainingcentre.unwomen.org/product/gender-equality-transportation/>>; Pereyra et al., *Elle se mueve segura – She moves safely*; Zhen, Sina, 'Rethinking public transportation for women's safety and security', ICLEI – Local Governments for Sustainability, 8 Mars 2021, <<https://sustainablemobility.iclei.org/rethinking-public-transportation-for-womens-safety-and-security/>>.
- 30 Reynolds, Conor C. O., et al., *Active Transportation in Urban Areas: Exploring Health Benefits and Risks*, National Collaborating Centre for Environmental Health, Juin 2010

- 31 Programme des Nations Unies pour l'Environnement et Programme des Nations Unies pour les établissements humains, *Walking and Cycling in Africa: Evidence and Good Practice to Inspire Action*, PNUE et ONU Habitat, Nairobi, 2022.
- 32 Arup, *City Resilience Index: Understanding and Measuring City Resilience*, Arup.
- 33 HANIF Navid, et al., eds., *La gestion des infrastructures dans une perspective de développement durable : Un guide à l'intention des administrations locales et nationales*, Naciones Unies, Nueva York, 2021.

Glossaire

- 34 Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, *Disability: Article 2 – Definitions*, <www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities/article-2-definitions.html> [consulté le 15/08/2023].
- 35 Organisation internationale du Travail, *Approches basées sur les ressources locales et infrastructures communautaires : Répondre aux besoins locaux par des approches basées sur les ressources locales*, OIT, 2020.
- 36 IBRAHIM Solava et ALKIRE Sabina, « Agency and Empowerment: A Proposal for Internationally Comparable Indicators (Capacité d'action et autonomisation : Une proposition d'indicateurs comparables au niveau international) », Oxford Poverty and Human Development Initiative, Document de travail N° 4, Mai 2007.
- 37 Organisation de coopération et de développement économiques, *Relever le défi posé par le renforcement des capacités : Évoluer vers de bonnes pratiques » Revue de l'OCDE sur le développement*, vol. 8, n°3, OCDE, Novembre 2008.
- 38 Groupe des Nations Unies pour le développement, *Développement des capacités : Note d'orientation complémentaire relative aux PNUAD*, GNUDD, Juin 2017.
- 39 IBRAHIM et ALKIRE, *Agency and Empowerment*.
- 40 National Disability Authority, *What is Universal Design*, <<https://universaldesign.ie/what-is-universal-design/>> [consulté le 19/05/2023]
- 41 National Disability Authority, *What is Universal Design*.
- 42 Right to Education, « Glossary: Disaggregated Data (Glossaire : Données ventilées) », <www.right-to-education.org/monitoring/content/glossary-disaggregated-data> [consulté le 8/08/2022].
- 43 Entité des Nations Unies pour l'égalité entre les genres et l'autonomisation des femmes, « Gender Mainstreaming – Concepts and definitions » (Approche intégrée du genre – Concepts et définitions), <www.un.org/womenwatch/osagi/conceptsanddefinitions.htm>, [consulté le 15/08/2023].
- 44 Nations Unies, Convention relative aux droits de l'enfant, Résolution 44/25 de l'Assemblée générale des Nations Unies, 20 novembre 1989.
- 45 LUCAS Karen, *A new evolution for transport-related social exclusion research?*, *Journal of Transport Geography*, vol. 81, Décembre 2019
- 46 World Wildlife Fund, *WWF on Environmental and Social Safeguards (ESS)*, WWF.
- 47 Centre de Formation d'ONU Femmes, « Glossaire d'égalité de sexes », <<https://trainingcentre.unwomen.org/mod/glossary/view.php?id=151&mode=letter&lang=fr>> [consulté le 11/08/2022].
- 48 Centre de collaboration nationale des déterminants de la santé, « Glossaire des principaux concepts liés à l'équité en santé », <<https://nccdh.ca/fr/glossary/entry/marginalized-populations>> [consulté le 8/08/2022].

- 49 Institut européen pour l'égalité entre les genres, 'Groupes marginalisés' (EIGE), « Marginalized Groups », <<https://eige.europa.eu/thesaurus/terms/1280>> [consulté le 8/08/2023].
- 50 Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, « Social Inclusion », <www.un.org/development/desa/socialperspectiveondevelopment/issues/social-integration.html> [consulté le 10/12/2021].
- 51 Nations Unies, *Ne laisser personne pour compte*.
- 52 Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique des Nations Unies, *A Policymaker's Guide on Inequality*, UNESCAP.
- 53 MYRTTINEN Henri et DAIGLE Megan, *When merely existing is a risk: Sexual and gender minorities in conflict, displacement and peacebuilding* (Quand le simple fait d'exister est un risque : Les minorités sexuelles et de genre dans les conflits, les déplacements et la consolidation de la paix), International Alert, février 2017, p. 5.
- 54 Organisation internationale du travail, « Investissements à haute intensité de main-d'œuvre », <<https://www.ilo.org/global/topics/employment-intensive-investment/lang--fr/index.htm>> [consulté le 15/08/2023].
- 55 Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, *Youth: Frequently asked questions*, <www.un.org/development/desa/youth/what-we-do/faq.html> [consulté le 09/12/2021].
- 56 International Organization for Migration, 'SOGIESC: Full Glossary of Terms', IOM, novembre 2020.
- 57 Groupe des Nations Unies pour le développement durable, « Universal Values Principle 2: Leave No One Behind », <<https://unsdg.un.org/2030-agenda/universal-values/leave-no-one-behind>> [consulté le 11/08/2022].
- 58 Adapté de l'Entité des Nations Unies pour l'égalité entre les genres et l'autonomisation des femmes, *Women's Meaningful Participation in Negotiating Peace and the Implementation of Peace Agreements: Report of the Expert Group Meeting*, ONU Femmes, New York, Mai 2018.
- 59 Project Management Institute, *A guide to the project management body of knowledge (PMBOK guide)*, 7e ed., PMI, 2021.
- 60 HUTCHINGS Paul et al., *Understanding rural-urban transitions in the Global South through peri-urban turbulence*, *Nature Sustainability*, vol. 5, 4 août 2022.
- 61 Haut-Commissariat aux Réfugiés des Nations Unies, « Manuel du HCR pour les situations d'urgence : Personnes âgées », <<https://emergency.unhcr.org/fr/protection/personnes-%C3%A0-risque/les-personnes-%C3%A2g%C3%A9es>> [consulté le 10/12/2021].
- 62 International Organization for Migration, *Droit international de la migration : Glossaire sur les migrations*, IOM, 2019.
- 63 Nations Unies, *Convention relative aux droits des personnes handicapées*, Soixante et unième session de l'Assemblée générale par la résolution A/RES/61/106, Nations Unies, 12 décembre 2006.
- 64 Oxfam, *Inclusive Language Guide*, Oxfam, Mars 2023.
- 65 Haut-Commissariat aux Réfugiés des Nations Unies, *Glossaire principal des termes du HCR*, <<https://www.unhcr.org/fr/glossaire>> [consulté le 10/12/2021].
- 66 Conseil économique et social des Nations Unies, « Substantive Issues Arising in the Implementation of the International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights: Poverty and the International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights », A/CONF.191/BP/7, Déclaration adoptée par le comité sur les droits économiques, sociaux et culturels le 4 mai 2001, Vingt-cinquième session, Nations Unies, Genève, 13 Mai 2001.

- 67 United Nations Permanent Forum on Indigenous Issues, 'Indigenous Peoples, Indigenous Voices: Factsheet' (Peuples autochtones, voix autochtones : Fiche d'information), UNPFII.
- 68 DADOS Nour et CONNELL Raewyn, « The Global South », *Contexts*, vol. 11, n° 1, 2012, p. 12-13.
- 69 SÀNCHEZ DE MADARIAGA Inés et NEUMAN Michael, *Engendering Cities: Designing Sustainable Urban Spaces for All*, Routledge, New York et Oxford, 2020.
- 70 Organisation Internationale du Travail, « Travail décent », <<https://www.ilo.org/global/topics/decent-work/lang--fr/index.htm>> [consulté le 15/08/2023].
- 71 Organisation internationale du travail, « Qu'est-ce le travail forcé, l'esclavage moderne et la traite des êtres humains », <<https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/definition/lang--fr/index.htm>> [consulté le 15/08/2023].
- 72 KATIC Krunoslav, *Social Vulnerability Assessment Tools for Climate Change and DRR Programming: A Guide to Practitioners*, United Nations Development Programme, Septembre 2017.

Marmorvej 51
2100 Copenhagen
Denmark
www.unops.org/fr



[unops_fr](#)



[/company/unops](#)



[unops.official](#)



[unops_official](#)



[unops_official](#)