



HAL
open science

Prendre en compte le genre dans le milieu du développement : étude de cas à partir d'une association de coopération internationale de transport urbain

Noémi Mené

► To cite this version:

Noémi Mené. Prendre en compte le genre dans le milieu du développement : étude de cas à partir d'une association de coopération internationale de transport urbain. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-03285183

HAL Id: dumas-03285183

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03285183>

Submitted on 27 Sep 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Prendre en compte le genre dans le milieu du
développement : étude de cas à partir d'une
association de coopération internationale de
transport urbain

Noémi Mené

Master 2 Urbanisme et Coopération Internationale

Directrice de Mémoire: Federica Gatta

Année 2020-2021



Remerciements

Merci à Federica Gatta pour son accompagnement et ses précieuses remarques tout au long de cette année,

Merci à mon équipe CODATU pour l'espace qu'ils m'ont laissé pour mener ma recherche comme je l'entendais et pour les nombreuses discussions passionnantes que j'ai pu avoir avec les différents membres de cette belle équipe. Merci en particulier à Lucile pour son suivi et ses compétences, je n'aurai pas pu rêver meilleure encadrante !

Merci à mes parents pour leur patience et leur écoute malgré mon choix de faire un troisième mémoire et cette aventure mouvementée qu'est l'alternance.

Merci à ma superbe colocataire Api, qui a su supporter mes mouvements d'humeur, mes inlassables discussions sur le sujet de ma recherche et qui a fait très bien semblant de s'y intéresser.

Merci à mes ami.es, je suis particulièrement reconnaissante de vous avoir tout.es autour de moi au quotidien, je ne serai rien sans vous.

Enfin, merci aux enquêtés qui m'ont accordé leur parole et leur temps.

Sommaire

Remerciements	2
Introduction	4
Méthodologie	6
Partie I - Genre, coopération et mobilité: enjeux de définition	11
La difficile définition scientifique de la notion de genre	11
L'application pratique du concept dans la coopération internationale: entre dépolitisation et carrières professionnelles	15
Le genre et la mobilité des interactions croissantes	19
Diffuser sans appauvrir: le gender mainstreaming dans la coopération et le transport	26
Partie II - Prendre en compte le genre dans des projets de mobilité: une évolution des manières de penser le transport et la mobilité	29
Au Nord, vers un renouvellement des pratiques?	29
Au Sud, vers une modification des rapports de force dans la coopération internationale?	35
La transformation de la participation aux projets de transport et de mobilité par le genre	39
Partie III - Enjeux de participation dans la mobilité pour un acteur de la coopération internationale: limites et opportunités	41
" Faire du genre " : une opportunité pour se positionner dans le champ de la coopération internationale du transport	41
Des freins internes importants	45
Vers une mobilité inclusive ? La piste de la co-construction	48
Conclusion	51
Bibliographie	52
Annexe:	56
Questionnaire	56

Introduction

“Not another gender session!”, cette phrase entendue lors d’un webinaire présente une vision presque désabusée du traitement du sujet du genre par le champ de la mobilité et du transport. En effet, il existe de plus en plus de séminaires, des conférences, des articles, des rapports, qui traitent de ce sujet. Il semble cependant que ce ne soit pas le fait de traiter le genre et ses liens avec la mobilité qui soit réellement le cœur du problème soulevé par la participante du webinaire. Elle mentionnait cela dans une session consacrée à la création d’un réseau professionnel des femmes dans le vélo et parlait de la présence d’une session nommée “Gender session” à un grand forum européen sur le vélo. Ce qui était sous-entendu dans cette remarque était plutôt le fait qu’une partie des sessions et webinaires liant genre et mobilité ne soit là que pour prouver d’un traitement du sujet mais uniquement de façon séparée des autres thématiques soulevées par la mobilité, comme le financement, les implications sociales, l’infrastructure, etc. Or le thème du genre est, selon elle, transversal et devrait plutôt faire l’objet d’une intervention dans chaque session plutôt que de faire l’objet d’une session spécifique. Elle cherchait également à mentionner que ce type de session est souvent conçu de manière très superficielle et générale, ce qui ne permet pas une réelle compréhension de ce vaste sujet. Il est possible d’observer ces dernières années, un intérêt en constante augmentation du thème du genre dans le champ de la mobilité et du transport (Hanson, 2010, Jiron & Zunino Singh, 2017). Cependant, le traitement du sujet, par sa diffusion et sa prise en compte par des acteurs non spécialisés, peut risquer la dilution de son propos, et les acteurs souhaitant promouvoir un thème à la mode, concrétisent cela par un traitement léger et superficiel du sujet.

Cette recherche s’inscrit dans une mission d’alternance, effectuée au sein de l’association CODATU (Coopération pour le Développement et l’Amélioration des Transports Urbains et Périurbains), spécialisée dans la coopération internationale sur les sujets de la mobilité urbaine durable. Les missions confiées par l’association ont été variées mais ont permis de creuser la relation entre genre, transport et mobilité, déjà sujet de précédentes recherches¹. Il s’agissait, pour ce qui nous intéresse dans le cadre de ce mémoire, notamment de faire partie d’un groupe de travail justement nommé “Genre, transport et

¹ Voici les liens d’accès aux mémoires:

https://drive.google.com/file/d/1IzEgYxyZ5ULpYw0xsMx_sUkTbzW8S0nE/view?usp=sharing et https://drive.google.com/file/d/131qOmx7GKN-1WZC0_097rZCr75hpyj5-/view?usp=sharing

mobilité” et d’être responsable de la session “genre” de la conférence CODATU organisée à Dakar en septembre 2021, la Semaine de la Mobilité Durable et du Climat. C’est la fameuse “session genre”, que cherchait à éviter l’intervenante citée plus haut. Il a pourtant fallu la constituer en trouvant à la fois le sujet de débat et les intervenants. Il a fallu répondre à ce défi, tout en réussissant à s’extraire des activités professionnelles quotidiennes pour prendre de la hauteur et pouvoir analyser ce qui se déroulait. Au cours des missions d’alternance, de nombreux questionnements sont apparus, notamment sur ce concept du genre, flou, généralement défini et pratiqué de manière très diverse par les acteurs du champ de la mobilité et de la coopération internationale. En se penchant sur le sujet du genre, d’autres questionnements ont surgit. Ce sujet est venu interroger des pratiques antérieures dans le champ de la coopération, notamment sur qui étaient les acteurs à l’origine de projets “innovants”, de qui étaient les personnes détenant le savoir et les bonnes pratiques. Il est également venu questionner des pratiques effectuées dans le monde plus global de la mobilité et du transport, notamment sur la prise en compte de la participation citoyenne dans les projets d’infrastructure.

Ces premières pistes de réflexion se sont ensuite progressivement constituées en une recherche plus structurée.

Il s’agissait notamment d’explorer les enjeux du genre, du développement, de la mobilité afin de comprendre quelles sont les inter-relations, les points d’intérêts de l’articulation de ces trois champs d’action. Qu’est ce qui fait la spécificité, dans le monde de la coopération internationale, de traiter la notion de genre, en particulier dans les projets et les actions autour du transport et de la mobilité? Nous verrons notamment émerger au cours de cette recherche que la thématique du genre, saisie par les acteurs de la configuration développementaliste² du transport et de la mobilité, permet à d’autres sujets d’émerger et de mettre l’accent sur une plus grande participation des populations aux projets de transport et de mobilité.

² La « configuration développementaliste » est « cet univers largement cosmopolite d’experts, de bureaucrates, de responsables d’ONG, de chercheurs, de techniciens, de chefs de projets, d’agents de terrain, qui vivent en quelque sorte du développement des autres, et mobilisent à cet effet des ressources matérielles et symboliques considérables ». (de Sardan 1995, p.14)

Méthodologie

Afin de traiter de ce sujet d'étude, il a fallu faire appel à une méthodologie relativement complexe. En effet, elle repose sur une combinaison de trois méthodes, qui ont chacune leur importance pour analyser le questionnement de départ. Si le travail d'enquête a pu, commodément, s'appuyer sur les tâches réalisées lors de l'alternance, il a néanmoins fallu adapter les données et les analyses à cette recherche.

Pour commencer, voici les missions et tâches réalisées dans le cadre de l'alternance qui ont été utilisées dans cette recherche.

Tout d'abord, il a été question de constituer un groupe de travail "Genre, transport et mobilité". Il était composé au départ de deux membres de l'équipe, dont moi, et d'une bénévole membre du bureau, mais celle-ci, pour des raisons personnelles, n'a pas pu continuer sa participation. Ce groupe de travail a pour objectif de rassembler toutes les données à disposition de CODATU sur le sujet et de servir de groupe de réflexion sur les potentielles actions ultérieures de CODATU. Ce groupe de travail et ses interactions avec les autres personnes de l'organisation ont été l'occasion de faire de l'observation participante, ce qui a permis de mieux comprendre les réflexions en interne sur le sujet, ainsi que les potentielles crispations et points de tension. L'observation participante est selon Jone, Burnay et Servais:

"La plus globale des méthodes que nous examinerons. Elle impose de s'immerger dans les activités quotidiennes de la collectivité ou de l'endroit qui retient l'attention. Il s'agit d'en apprendre le plus possible concernant les comportements et les processus sociaux apparaissant au sein d'une culture afin de décrire ce qui s'y passe et de proposer des notions théoriques susceptibles d'expliquer ce qui a été vu et entendu (...) L'observation participante ne se borne pas à décrire ce que l'on voit ou entend. Un trait capital la distingue d'une simple relation de faits, le travail entrepris sert à élaborer diverses hypothèses concernant les processus en œuvre dans le champ observé". (Jones, Burnay, and Servais 2000, p.45)

En tant que partie prenante de ce groupe de travail, j'ai donc pu être au plus près de l'action, ce qui a permis d'en tirer des hypothèses théoriques basées sur la réalité que j'observais. Il m'a aussi permis d'être identifiée comme une des référentes "genre" sur le sujet et de mener des discussions intéressantes. Dans le cadre de ce groupe de travail, j'ai pu

collecter des données académiques et plus factuelles sur le sujet, en lisant des articles et en participant à des webinaires.

Afin de mieux comprendre l'écosystème dans lequel elle s'inscrit, CODATU a décidé par l'intermédiaire de ce groupe de travail de s'interroger sur la place prise par le sujet du genre dans les actions et au sein de l'organisation de ses membres et partenaires. Nous avons donc créé et diffusé un questionnaire entre la fin du mois de mars et la mi-avril 2021. Il a été envoyé à tous les membres de l'association et les partenaires actuels (les organismes identifiés par leur implication dans un projet avec CODATU actuellement). Il a reçu une trentaine de réponses. Le questionnaire se divise en plusieurs parties³ : la prise en compte du genre au sein de l'organisation (notamment sur le pourcentage de femmes dans l'organisation, à des postes à responsabilité, si il y a des politiques spécifiques destinées aux femmes, etc.), la prise en compte du genre dans les projets de l'organisation (si c'est un sujet important, comment il est traité, quels sont les partenaires principaux quand on traite de ce sujet., etc.), ensuite des questions spécifiques par type de structures (bailleurs, AOM, etc.) et enfin sur les attentes envers CODATU et sa pertinence à se saisir du sujet. Ce questionnaire avait un intérêt important en interne pour mieux positionner CODATU dans le champ professionnel autour de ce sujet. Il a également été pertinent dans la constitution de cette recherche, en mettant en lumière certaines résistances qui n'avaient à priori pas été envisagées.

Ce questionnaire a été complété par des entretiens semi directifs afin d'obtenir des précisions sur des projets menés par des partenaires, mais également pour obtenir des formulations et des ressentis plus personnels qui ne peuvent pas facilement émerger dans le cadre d'un questionnaire, même si on a pu observer des prises de positions particulièrement fortes dans les réponses au questionnaire. Trois entretiens ont été réalisés en amont du questionnaire dans le cadre de la préparation de la session "Genre et mobilité" de la conférence CODATU qui aura lieu à Dakar. Ils ont été réalisés avec trois professionnelles du milieu du transport et de la mobilité, une française chercheuse en ingénierie, une sénégalaise cadre du CETUD (Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar) et une malgache responsable à l'Agence d'Urbanisme du Grand Antananarivo. Ces entretiens étaient construits comme des entretiens exploratoires pour identifier quels étaient selon elles les grands enjeux concernant le sujet du genre et de la mobilité et pour comprendre leur rapport

³ Le questionnaire se trouve en annexe du document

personnel et professionnel au milieu du transport et de la mobilité. Ils ont été faciles à obtenir, une collègue nous mettant en relation, et les personnes interviewées ont été très réactives et se sont rendues disponibles rapidement. Quatre autres entretiens ont été réalisés à la suite du questionnaire, en contactant d'une part deux personnes qui avaient répondu à celui-ci et qui avaient indiqué lors des dernières questions être intéressées pour être rappelées par la suite. Deux autres personnes, appartenant à des structures qui n'avaient pas rempli le questionnaire ont été contactées par l'intermédiaire de collègues ou de bénévoles. Ici, il y a eu un homme interviewé et trois femmes, ce qui donne un échantillon très déséquilibré au niveau du genre, ce qui n'était pas nécessairement voulu mais qui en dit beaucoup sur qui se saisit de ces sujets-là de manière générale, à savoir que ce sont pour beaucoup des femmes qui s'intéressent à ces questions et qui sont plus souvent "responsables genre" dans la structure. Parmi ces quatre personnes il y avait: une cadre du ministère des transports tunisien, une responsable Sécurité au SYTRAL (le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise), une chargée de projet chez Transitec⁴ et un haut cadre de Scania Afrique de l'Ouest⁵. Comme les enquêtés avaient préalablement accepté d'être contactés, il a été très facile d'obtenir un entretien et ils ont tous et toutes fait preuve de disponibilité pour répondre aux questions. Un cadre du syndicat des transports de Lomé avait été contacté mais il n'a pas fait suite aux demandes. Un des biais de cette recherche est le penchant très important vers des personnes en position de cadre ou supérieur. Cela n'avait pas été pensé au préalable mais en cherchant à obtenir des informations sur l'aspect stratégique des projets, nous n'avons obtenu que des entretiens avec des personnes ayant une position hiérarchique élevée. Il y a également un certain biais géographique.

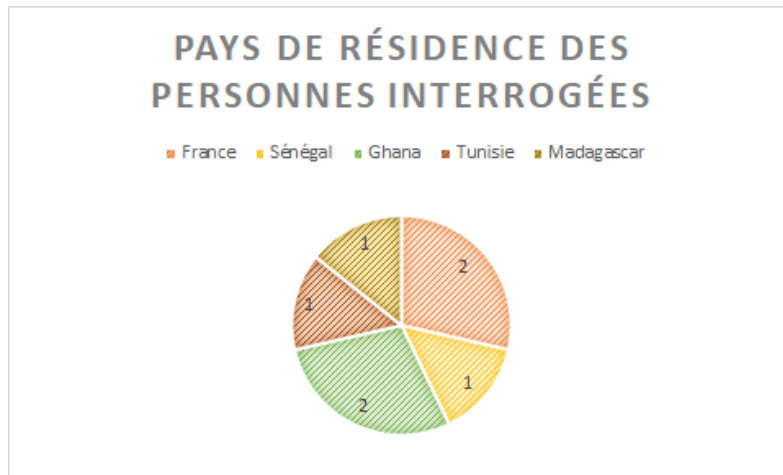
Sur 7 enquêtés:

- 4 sont originaires d'Europe du Nord ou de l'Ouest
- 1 n'est pas originaire de ces régions mais a effectué ses études en France

Nous n'avons pas parlé avec les quatre derniers enquêtés de leur parcours académique et professionnel donc nous ne disposons pas de données sur leurs études et expériences professionnelles. Cela aurait pu être intéressant pour mieux analyser leurs réponses aux questions et leurs positionnements par rapport au sujet du genre.

⁴ Bureau d'études européen spécialisé dans les mobilités

⁵ Filiale du constructeur de poids lourds suédois.



(Source: création de l’auteure)

La majorité des personnes interrogées habitent en dehors de France (5/7) et en particulier sur le continent Africain, dans des pays différents et avec des contextes locaux très variables. Deux habitent au Ghana (la personne travaillant pour Scania et celle pour Transitec), une au Sénégal, une en Tunisie, une à Madagascar et deux en France. Si cela permet d’apercevoir la diversité des contextes africains, cela ne permet pas de refléter toutes les aires géographiques dans lesquelles intervient CODATU. Il manque notamment au moins un ou une représentant.e d’Amérique Latine, où CODATU a de nombreux projets et qui est un lieu particulièrement intéressant quand on traite le sujet du genre. Par manque de temps, il n’a pas été possible d’entrer en contact avec une de ces personnes. Néanmoins, une certaine connaissance personnelle du contexte latinoaméricain ainsi que la participation à des conférences et webinaires⁶ avec des intervenants du continent ont permis d’avoir en tête les spécificités du sujet sur le continent.

Les entretiens ont été effectués avec des personnes à l’origine de projets dans les pays du Nord, d’une part parce qu’ils sont des partenaires et membres de l’association mais surtout d’autre part car cela permet de remettre en question la position de ces organisations face à des

⁶ Notamment “Build Back Better: Let’s Make Women Count” de la conférence *Transforming Transportation* organisée en ligne par la Banque Mondiale entre le 3 et le 5 février 2021, “Women and mobility: should transport be different?” organisé en ligne par TUMI et Women Mobilize Women, le 03 décembre 2020, “Contrataciones abiertas del transporte público con una perspectiva de género” organisé par Mujeres en Movimiento le 25/03/21 consultable ici: <https://fb.watch/5O0IPJ8qvH/>.

pratiques de la part de pays du Sud et d'observer la manière de traiter le sujet et les raisons pour lesquelles le sujet a été progressivement inscrit à leur agenda.

Ces entretiens ont donné lieu à trois cas d'étude qui seront présentés dans ce mémoire. Ce sont trois projets qui ont été présentés lors des entretiens et qui ont fait l'objet d'une étude plus détaillée (en se basant sur les entretiens et une recherche documentaire en ligne). Ces trois projets ont été choisis car ils sont les plus aboutis et les plus directement ciblés sur le sujet de ce mémoire. Par manque de temps, il a été difficile de compléter cette recherche par d'autres entretiens pour croiser les points de vue sur le sujet mais les informations récoltées permettent de présenter et d'analyser ce qui a été fait.

C'est un sujet particulièrement vaste et complexe, en pleine expansion, qui mériterait une recherche plus approfondie. Les exemples de projets sont nombreux même s'ils sont pour la plupart isolés les uns des autres. Il serait nécessaire de mener une recherche plus étendue pour tenter d'en faire le tour.

Partie I - Genre, coopération et mobilité: enjeux de définition

A. La difficile définition scientifique de la notion de genre

A travers ce travail, nous allons néanmoins montrer en quoi c'est justement la complexité du sujet qui en fait son intérêt. Le concept de genre est un sujet remettant en cause des relations de pouvoir, il emmène donc avec lui des crispations et entraîne des prises de positions parfois agressives. C'est un terme qui a été pensé et utilisé très tôt aux Etats-Unis mais il a mis plus de temps à s'imposer en France, au prix de nombreux débats (Löwy and Rouch 2003, #) Si le terme de « sexe » désigne des différences biologiques entre les femmes et les hommes, celui de « genre » se rapporte aux rôles et aux caractéristiques attribués aux femmes et aux hommes par les normes sociales, en raison de leurs différences biologiques. L'approche par le « genre » permet de comprendre que les inégalités entre les femmes et les hommes sont le produit d'une construction sociale issue des normes propres à chaque société. Elle permet de questionner et de déconstruire les stéréotypes attribués aux femmes et aux hommes et de lutter contre les inégalités et les discriminations. Une définition donnée par E. Sagon montre cette dualité dans la notion de genre:

« Le genre, qui se réfère aux rapports sociaux entre les sexes, peut se définir comme un système de bicatégorisation hiérarchisée entre les hommes et les femmes et entre les valeurs et représentations qui leurs sont associées. En mettant l'accent sur l'aspect relationnel, le genre pose l'hypothèse que les deux catégories – femme et homme – s'analysent mutuellement l'une par rapport à l'autre. » (Sagon 2012, p.32)

Le concept de genre permet, quand il est compris comme ceci, d'éviter l'essentialisation des attributs de chaque sexe. En effet, il suppose que les attributs et comportements féminins ou masculins sont le résultat d'une construction sociale et ne sont pas des qualités intrinsèques et innées. Cette vision du concept suppose néanmoins cette dualité.

Si cette définition permet d'envisager le genre comme des rapports sociaux, donc des construits et des relations sociales, elle suppose qu'il n'existe que deux réalités, les hommes et les femmes, ne comptant que dans leur rapport l'un à l'autre. Or on peut considérer que des personnes ne se sentent appartenir ni à l'une ni à l'autre de ces catégories, nous comprendrons donc ici dans le terme de genre, l'attention portée également à la transidentité, aux minorités sexuelles et aux personnes non-binaires, c'est à dire à toutes les personnes ne

se comprenant pas dans la définition d'un homme hétérosexuel (Lubitow, Abelson, and Carpenter 2020). Cette vision, même si elle est diffusée, est relativement minoritaire, par sa difficulté d'application. La catégorie "femmes" est plus nombreuse quantitativement et plus facilement identifiable dans les enquêtes, notamment parce qu'il y a rarement la possibilité d'indiquer sa transidentité ou sa non-binarité. Il y a maintenant une bonne connaissance de leurs spécificités (notamment en matière de mobilité) (Gutiérrez and Pereyra 2019) (Gutiérrez and Reyes 2017) (Segovia et al. 2002), les minorités sexuelles et les personnes non-binaires sont plus difficilement identifiables et quantifiables (Hanson 2010). Ceci se retrouve notamment comme une limite principale des politiques "de genre" mises en place partout dans le monde, en ce qu'elles laissent de côté une partie de la population en n'identifiant pas leur spécificité et en n'agissant donc pas particulièrement sur les enjeux qui sont les leurs, même si une partie des efforts faits pour améliorer les conditions de travail et de vie des femmes peut également leur être favorable (Lubitow, Abelson, and Carpenter 2020).

En tant que construit, il paraît évident mais il faut le rappeler, que c'est un concept qui se comprend dans une période historique ainsi que dans un contexte géographique et social particulier. Il est donc relatif et évolutif. Comme tout concept envisagé d'abord dans un contexte occidental, il n'est pas universel et peut donc être étranger à certaines cultures non-occidentales. Ainsi, Oyeronke Oyewumi, théoricienne féministe nigérienne, en parle ainsi:

"Les catégories de genre de l'Occident, présentées comme inhérentes à la nature (des corps), opèrent sur une dualité dichotomique binaire opposée masculin/féminin, homme/femme, dans laquelle le mâle est assuré d'être supérieur ; de ce fait, cette catégorie de définition est particulièrement étrangère à nombre de cultures africaines. Quand on interprète les réalités africaines sur la base de ces revendications occidentales, on note des distorsions, des incohérences linguistiques et souvent une incompréhension totale, car les catégories sociales et les institutions ne sont pas comparables" (Oyewumi 2002, p6-7)

À l'heure d'envisager ce concept dans des réalités géographiques différentes de son lieu de création, il est important de garder cette particularité en tête. Cela peut expliquer une traduction déviée de son sens originel et des résultats insatisfaisants lors de projets basés sur ce concept.

Si le terme de genre constitue un concept, il est également utilisé dans la pratique comme un objectif et une méthode:

“En tant qu’objectif, l’approche genre promeut l’égalité des droits ainsi qu’un partage équitable de l’accès aux ressources et à leur contrôle. L’approche genre comprend aussi la prévention et la répression des violences fondées sur le sexe. En tant que méthodologie, l’approche genre vise à produire une analyse comparée de la situation des femmes et des hommes tant d’un point de vue économique que social, culturel et politique.” (Cortinovis 2013, p.13)

Il est donc utilisé comme une manière de voir le monde mais se traduit aussi par des pratiques concrètes tendant vers un objectif spécifique. Cet objectif divise les féministes et acteurs du genre. En effet, si pour certaines et certains, il s’agit d’arriver à une égalité de chances et d’opportunités pour les hommes et les femmes, d’autres souhaitent remettre en cause le modèle même de la réussite:

“L’égalité tant souhaitée ne s’obtiendra pas en poussant les femmes à progresser pour être les ‘égales’ des hommes, sans remettre en cause la référence ou le modèle masculin d’être au monde et d’y exercer le pouvoir. (de Suremain 2017, p.78)

Ici M.D. de Suremain invite à repenser les idéaux d’égalité pour se détacher de ceux qui sont actuellement les idéaux du modèle masculin pour en constituer d’autres où les femmes n’auraient pas à “rattraper” les idéaux masculins. De cette manière, il y aurait un moins grand déséquilibre de départ, si sont repensées les références et l’idéal d’égalité.

Adopter un regard sur le genre signifie donc de repenser nos références et nos idéaux mais également d’observer la réalité avec sa complexité et ses inégalités. Cette attention portée sur le monde social rend plus difficile une action sur celui-ci, les citoyens, les habitants d’un territoire n’étant plus un corps unifié aux besoins identiques mais bien des groupes sociaux avec leurs caractéristiques et leurs besoins propres. Si les travaux des années 1970 sur le genre étaient essentiellement pensés pour les femmes blanches de classe moyenne et haute, les années 1980 et ultérieures font enrichir le concept en le croisant avec d’autres formes de discriminations et de relations de pouvoir. C’est ce que l’on appelle le féminisme intersectionnel (Crenshaw 1989). L’approche de l’intersectionnalité suppose de ne pas seulement prêter attention aux rapports de domination entre les sexes mais également de regarder les autres formes de domination qui s’entrecroisent et font que toutes les femmes ne sont pas discriminées de la même manière, la classe, la race, les préférences sexuelles, etc. sont tout autant de facteurs qui influent sur la domination exercée sur une personne. L’aspect

intersectionnel est souvent oublié dans les mises en œuvre pratiques de politiques d'égalité de genre, en séparant celles-ci d'autres mesures en faveur de groupes sociaux spécifiques. Ceci amène souvent les praticiens peu habitués au sujet à penser qu'il faut choisir entre "faire du genre" et s'adresser à d'autres enjeux sociaux.

Cette revue bibliographique sur le terme du genre permet de démontrer de son aspect clivant malgré son demi-siècle d'existence. Il ne permet pas toujours de comprendre les différentes réalités qu'il cherche à mettre en lumière et se traduit par des objectifs variés qui peuvent parfois sembler antinomiques. Le monde académique ne s'accordant pas sur le sujet, on comprend mieux la variété de conceptions de ce terme dans les pratiques professionnelles (voir la partie II.B) et la difficulté de mettre en place le "gender mainstreaming" (voir partie II.C).

B. L'application pratique du concept dans la coopération internationale: entre dépolitisation et carrières professionnelles

Il ne s'agit pas ici de reprendre l'histoire de la prise en compte du genre dans la coopération internationale, cela a été très bien fait par ailleurs (Prévoist et al. 2011) (Degavre 2011) (de Suremain 2014) (Cortinovic 2013), mais de comprendre les spécificités actuelles de l'application de ce concept dans ce champ professionnel. Le genre est devenu un sujet incontournable dans les grandes institutions internationales et on retrouve des rapports et des recommandations sur le sujet dans toutes les institutions observées (Institutions européennes, onusiennes, à la Banque Mondiale, et dans les principales banques de développement). On peut retenir des travaux de recherche mentionnés plus haut une analyse de la tendance à la dépolitisation du terme de genre vers une vision plus consensuelle et pragmatique au sein de ces institutions. Ainsi, les rapports de pouvoir ne sont presque plus mentionnés :

“Si, à l'origine, Joan Scott a défini le genre comme un outil d'analyse des rapports de pouvoir, ce concept a été repris très largement dans le domaine de la coopération, mais en ôtant la dimension de “pouvoir” et plus largement, de “politique”. Le genre est donc défini comme “la construction socioculturelle des rôles féminins et masculins et des relations entre les femmes et les hommes” par le PNUD⁷.” (Cortinovic 2013, p.21)

En laissant de côté l'aspect politique, les institutions internationales cherchent à rendre plus consensuelles et acceptables les propositions et actions visant l'égalité de genre. Elles paraissent ainsi moins “effrayantes”.

Un autre point commun de ces recherches est la vision qui suppose que les grandes institutions multilatérales internationales envisagent l'égalité d'un point de vue économique. Il est communément admis qu'une société laissant plus de place pour les femmes permet un développement plus efficace et rapide:

La Banque Mondiale qualifie le genre de “smart economics”: impliquer les femmes dans les économies en transition démographique mène à plus de productivité et de compétitivité, et elles vont ainsi pouvoir investir dans la génération suivante. Encore une fois, les femmes sont vues comme un vecteur de développement plutôt que comme des bénéficiaires finaux. (Cortinovic 2013, p.25)

⁷ Programme des Nations Unies pour le Développement dont le but est de “contribuer à éradiquer la pauvreté et réduire les inégalités et l'exclusion” (PNUD, “A propos du PNUD”, <https://www1.undp.org/content/undp/fr/home/about-us.html>, consulté le 05/06/2021).

Il s'agit ainsi, non pas de permettre une égalité entre les femmes et les hommes et de mettre un terme aux dominations subies par les femmes, mais bien d'agir dans le but du Développement en passant par les femmes, qualifiées ici de "vecteurs de développement".

Les organisations internationales ne sont cependant pas les seuls acteurs du développement et de la coopération, les Etats, à travers leur diplomatie peuvent eux aussi s'engager pour l'égalité de genre. La France à travers sa diplomatie et par l'intermédiaire de l'Agence Française de Développement (AFD) a sa propre stratégie. Depuis 2018, la France est engagée dans une "diplomatie féministe" fondée sur "la défense et la promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes, la prévention de toutes les formes de violences faites aux femmes ainsi que sur la volonté d'exemplarité du MEAE" (France Diplomatie 2020). Ici, la définition de ce que suppose l'égalité entre les femmes et les hommes n'est pas précisée, ni comment elle peut être atteinte grâce à l'action diplomatique française. Un rapport de mi-parcours effectué en 2020 par le Haut Commissariat à l'Égalité entre les femmes et les hommes à propos de cette stratégie diplomatique souligne le bien fondé de son existence mais attire l'attention sur les faibles effets qui en ont découlés jusqu'à ce jour:

"La diplomatie féministe est encore trop faiblement mobilisée dans les échanges bilatéraux d'Etat à Etat et en dehors des grandes dates et événements dédiés. De plus, la mise sous silence de certains sujets (droits sexuels et reproductifs pendant la présidence Fr du G7) interroge sur la concurrence et la hiérarchie des enjeux au sein de la politique étrangère française." (France Diplomatie 2020, p.6)

La France fait partie des quelques nations ayant développé cette "diplomatie féministe", comme elle, le Canada et le Mexique notamment ont leur propre stratégie diplomatique. Comme indiqué plus haut, il semble que ce soit ici aussi le réalisme et le pragmatisme qui priment et les applications concrètes de la stratégie évitent les sujets particulièrement sensibles ou les prises de positions trop clivantes.

L'AFD, en tant que banque de développement, déploie depuis quelques années une véritable stratégie sur le genre. Le sujet est aujourd'hui considéré au même titre que le climat comme un enjeu transversal qui doit ressortir dans la plupart des projets financés par l'agence. Cette stratégie et prise en compte actuelle fait suite à un retard pris sur le sujet par rapport aux autres agences internationales jusque très récemment (Cortinovis, 2013). De Suremain parlait de "résistances aux questions de genre dans la coopération française" en 2014 pour expliquer cette prise en compte timide. On peut aujourd'hui noter un véritable

intérêt et une connaissance approfondie du sujet, à tel point que l'aspect genre est maintenant une condition presque inévitable pour obtenir un financement de l'AFD. Cependant les modes de faire traditionnellement de l'aide au développement pourraient être repensés. Dans un article sur le lien entre le genre et la justice climatique dans l'aide au développement C. Le Bloa affirme que :

“L'analyse de la prise en compte des enjeux de genre et de climat dans l'aide au développement plaide pour une refonte globale de cette dernière. Les retours d'expérience mettent en évidence l'efficacité limitée de l'approche par projets, qui constituent une réponse de court ou moyen terme à des transformations nécessaires sur le long terme.” (Le Bloa 2021)

Ici c'est le mode de fonctionnement par projet de l'aide internationale qui est remis en cause. L'auteur souligne que pour traiter d'un problème transversal et de fond, une approche par projet n'est pas suffisante ni ce qu'il y a de plus adapté pour espérer avoir un effet durable. Nous ne rentrerons pas dans les débats sur l'efficacité de l'aide au développement mais il faut souligner que le sujet transversal du genre rentre difficilement dans le cadre restrictif du travail par projet.

La société civile, à travers les Organisations Non Gouvernementales (ONG) et les associations du Nord comme du Sud, est généralement plus politisée et engagée dans la réalisation de l'égalité. Cortinovis suppose d'ailleurs que c'est sous son impulsion que l'AFD a engagé ce tournant vers le sujet:

“L'impulsion viendrait des petites ONG spécialistes, désireuses de former les plus grandes ONG, et l'AFD permettrait à la fois de les financer, mais aussi d'ouvrir le dialogue avec les ONG de développement qui n'intègrent pas le genre dans leurs projets.” (Cortinovis 2013, p.34)

Il semble donc que le sujet soit d'abord porté au niveau local par des structures plus militantes pour être ensuite pris en compte par des institutions de plus grande ampleur, mais au risque d'un appauvrissement du contenu politique de la notion. Certaines auteures parlent de bureaucratisation pour parler du transfert de l'approche politique et militante du concept de genre, vers une dépolitisation du concept et l'utilisation de celui-ci par des personnes moins militantes et cherchant à atteindre le consensus. Mais il n'empêche que le champ reste complexe et qu'il ne suffit pas de parler de bureaucratisation pour parler de tous les phénomènes à l'œuvre dans l'utilisation du terme de genre dans la coopération internationale.

“Entre les approches critiques de la dépolitisation des agendas féministes par la bureaucratisation du genre et celles qui soulignent les apports du genre globalisé en termes de ressources et d’apprentissages pour les féministes, il est en effet difficile de penser toute la complexité d’un concept qui se caractérise par sa grande plasticité” (N’Diaye 2019, p.173)

Autour de ce sujet et malgré les différences de but et de moyens de les atteindre, se crée un champ professionnel spécialisé avec des personnes qui se font les agents du sujet et qui y construisent leur carrière professionnelle. A tel point que les considérations finales du sujet laissent place à des choix professionnels personnels: “Pour nombre de ces expert.e.s, c’est (le genre) d’abord une carrière avant d’être un débat d’idées.” (Sow 2012). Ce processus se rapproche du phénomène de la professionnalisation dans le milieu associatif, où le combat militant de bénévoles laisse place à une carrière professionnelle pour des salariés (Ughetto & Combes, 2010). Les enjeux et engagements personnels se modifient pour faire place à contexte professionnel. Il n’est pas question ici de dire que tous les professionnels du genre ne sont pas militants ou politisés, au contraire, mais il est intéressant de voir se dégager des professionnels qui peuvent bâtir une carrière sur le sujet. Malgré une diffusion du sujet dans les grandes instances, les professionnels restent un groupe restreint et il arrive régulièrement de croiser les mêmes intervenants, des experts reconnus spécialisés dans le genre, dans les diverses conférences données sur le sujet. Cela peut amener à supposer un entre-soi autour de la prise en compte du genre dans l’action de la coopération internationale. Si cela peut être vrai dans certains contextes, il ne convient pas de faire des généralités : “La grille de lecture opposant élite internationalisée et femmes de la base se révèle ainsi trop réductrice pour appréhender les évolutions des milieux féministes face au défi de la diversité.”(N’Diaye, 2019, p.174)

Si nous avons jusqu’à maintenant parlé du thème du genre de manière générale dans la coopération internationale, il s’agit maintenant de s’arrêter sur les spécificités du sujet dans le champ de la mobilité et du transport.

C. Le genre et la mobilité des interactions croissantes

Le genre a un impact sur la mobilité. Cela n'est pas quelque chose d'évident a priori mais aujourd'hui, les spécificités de la mobilité selon le genre sont de plus en plus documentées. Il est maintenant de savoir courant que les femmes et les hommes ont des manières de se déplacer différentes ainsi que des motifs de déplacement qui ne sont pas les mêmes. Ces connaissances sont relativement récentes, quelques dizaines d'années. De plus, le passage de la connaissance vers l'action est long et cette connaissance ne suffit pas pour qu'aujourd'hui la spécificité de la mobilité des femmes soit prise en compte dans les projets de transport et de mobilité.

Pendant longtemps, on peut considérer que le genre a fait partie des "impensés de la mobilité". Ceux-ci sont décrits par Paulhiac comme "attribuables à la difficulté de poser les problèmes autrement, ils interdisent de déplacer vers l'amont la recherche de cohérence" (Pauliac 2008). Appliqué au genre, cela signifie que le genre, en n'étant pas pris en compte dans les études et les projets de mobilité, a empêché que ceux-ci soient complètement cohérents, en laissant de côté les besoins d'une partie de la population normalement bénéficiaire. Cela s'est notamment traduit par la construction de systèmes de transport favorisant le modèle de déplacement traditionnellement masculin à savoir, un déplacement rapide et le plus direct possible depuis le domicile jusqu'au lieu de travail, deux fois par jour). Les femmes ont, quant à elles, une boucle de déplacement plus complexe, avec de plus nombreux arrêts, des distances plus courtes mais des trajets plus nombreux (Jiron & Zunino Singh, 2017; Tobio, 1995). Les femmes ont aussi plus de chance d'être accompagnées par des enfants ou des personnes réclamant des activités de soin ou de transporter des charges lourdes et encombrantes (Hanson 2010; Gutiérrez and Reyes 2017; Segovia et al. 2002). Dans une publication pour diffusion externe⁸ de l'AFD, on note que:

" Selon Wachs (1996), les comportements liés aux transports sont l'un des domaines de la vie où les différences de genre s'expriment le plus clairement. De fait, l'accès restreint des femmes au véhicule à moteur se conjugue à une plus faible légitimité à parcourir l'espace public, et à des programmes d'activités plus contraints et plus centrés sur les tâches domestiques que les hommes"(p.6)

En effet, en plus de la particularité de leurs déplacements en tant que tels, on peut noter que les femmes sont plus souvent captives de leur mode de transport (même si cela est de moins

⁸ AFD, "Boîte à Outils Genre: Transport et mobilité", 2017, <https://www.afd.fr/fr/ressources/boite-outils-genre-transport-et-mobilite>

en moins le cas en France par exemple) qu'elles savent moins souvent conduire et qu'elles choisissent moins souvent les raisons de leurs déplacements (Coutras, 1993; Segovia, 2002). Il ne s'agit pas ici de discuter de toutes les particularités, qui sont de plus spécifiques à chaque contexte géographique et culturel, mais bien de donner une toile de fond pour comprendre les raisons de l'intérêt du sujet du genre dans la mobilité. Cela permet ensuite de mieux analyser comment le sujet est actuellement traité dans la pratique professionnelle du milieu du transport et de la mobilité.

Malgré la connaissance accrue sur le sujet, on peut noter que les avancées en matière de réalisation peinent encore à s'imposer. Il semble que pour de nombreux professionnels du secteur, dominé par les sciences de l'ingénieur, les techniques et technologies ne sont pas imaginées comme pouvant discriminer selon le genre. Une réflexion de M.D. de Suremain sur l'aide au développement peut tout à fait s'appliquer ici:

“Un autre argument souvent avancé pour ne pas prendre en compte le genre, est l'idée que l'aide au développement s'appuie essentiellement sur des changements techniques, et la conviction (ou l'ignorance) que les techniques n'auraient pas d'incidence sociale.” (de Suremain 2014, p.43).

Or les projets de mobilité et de transport, tout comme les techniques de l'aide au développement ont bien une incidence sociale qu'il convient de prendre en compte et d'influer. Ce constat peut cependant être nuancé. Nous avons pu noter une augmentation des références au sujet du genre, notamment autour de dates spécifiques comme la journée internationale des droits des femmes, qui ont vu se dérouler de nombreux événements organisés et des publications diffusées par des acteurs de la mobilité. Sur le réseau social professionnel LinkedIn, le 8 mars 2021, on a pu noter : un webinaire de UITP⁹ “Women in Leadership”, lancement en ligne de la troisième édition de “Remarkable women in transport” par TUMI¹⁰, les publications de score de l'égalité professionnelle (RATP, SETEC, Transdev, etc.). Le métro de Bruxelles a rebaptisé pour la journée certaines stations avec des noms de femmes. Tous ces exemples montrent une plus grande attention portée sur le sujet, même si la plupart de ces actions font partie de campagnes de communication.

Le questionnaire CODATU, diffusé auprès des membres et partenaires de l'association, a été l'occasion de mettre en lumière la prise en compte du sujet au sein des

⁹ L'Union Internationale des Transports Publics est une association qui réunit les principaux acteurs du monde du transport public. (<https://www.uitp.org/about/>)

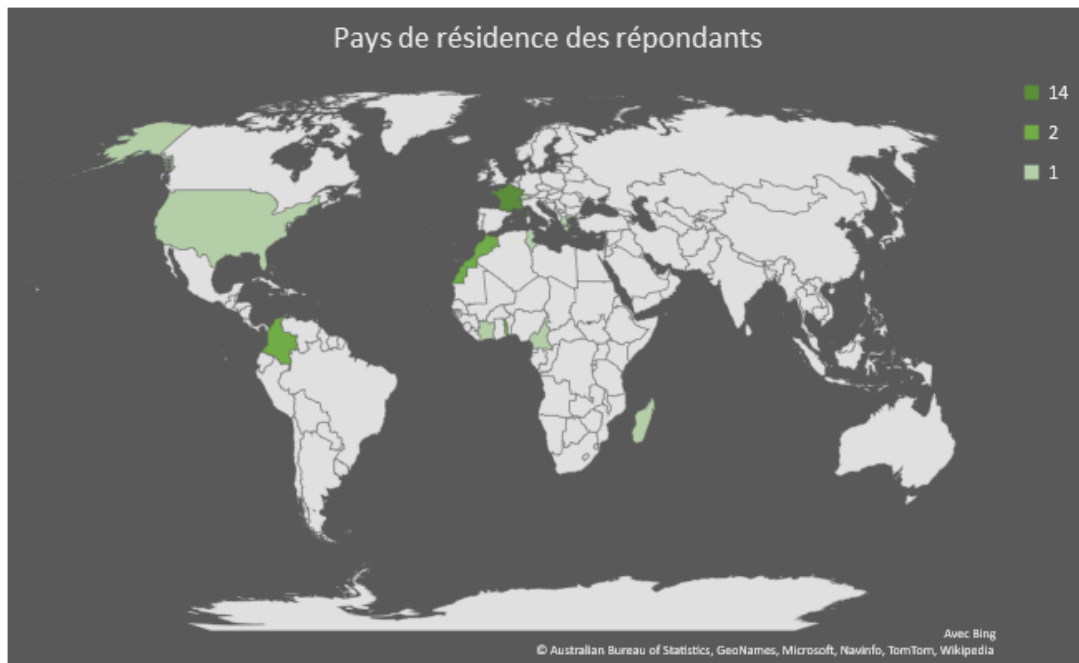
¹⁰ Transformative Urban Mobility Initiative est une initiative formée de 11 partenaires afin d'innover et d'investir dans les mobilités durables (<https://www.transformative-mobility.org/about>)

organisations et dans la mise en place de projets. Il permet d’avoir une bonne idée de ce qu’il se passe à propos du genre dans le milieu du transport et de la mobilité.

Encadré: Les résultats du questionnaire “Genre, transport et mobilité” de CODATU

Le questionnaire a été diffusé en avril 2021 et a obtenu 28 réponses sur une liste de diffusion d’environ 90 personnes et organisations, soit un taux de réponse de plus de 30%. Il reflète la diversité des profils des membres et partenaires de CODATU avec des entreprises privées, des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM), des universités et centres de recherche, des gouvernements locaux et nationaux. Il a été rempli par des personnes travaillant en Europe, en Amérique Latine et en Afrique, soit les terrains d’action privilégiés de CODATU.

Pays de résidence des répondants	Nombre de répondants au questionnaire
France	14
Maroc	2
Tunisie	1
Madagascar	1
Cameroun	1
États-Unis	1
Togo	2
Côte d'Ivoire	1
Suisse	1
Grèce	1
Équateur	1
Colombie	2

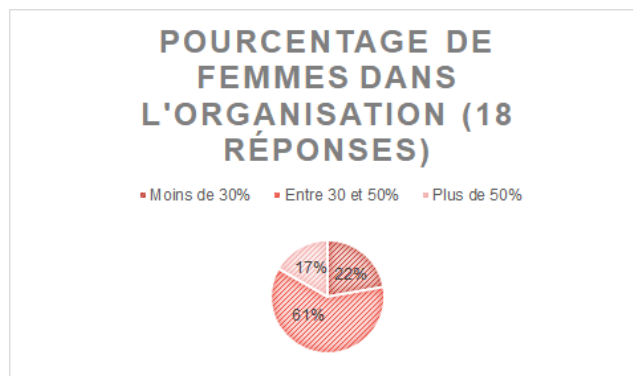


Source: Création de l'auteur.

Parmi, les chiffres clés que nous avons pu tirer de ces réponses, on peut noter qu'une grande partie des acteurs interrogés s'intéressent au thème du genre et pensent que leurs partenaires travaillent de plus en plus dessus. Cependant ils sont relativement peu nombreux à avoir eux même travaillé sur le sujet et encore moins dans le cadre d'un projet portant exclusivement sur le thème du genre.

Les femmes dans le milieu de la mobilité et du transport:

Parmi les organisations répondant au questionnaire, il y a en moyenne 41% de femmes dans l'organisation. Si le chiffre se rapproche de l'égalité, on peut néanmoins noter de très fortes disparités entre le chiffre le plus bas (organisation avec 13,4%) et le chiffre le plus haut (organisation avec 88% de femmes). C'est le même phénomène avec les femmes à des postes à responsabilité, on trouve un chiffre de 40% en moyenne ce qui est également relativement élevé mais là les écarts sont encore plus grands avec un chiffre le plus bas de 10% et le chiffre le plus haut atteignant les 100%.



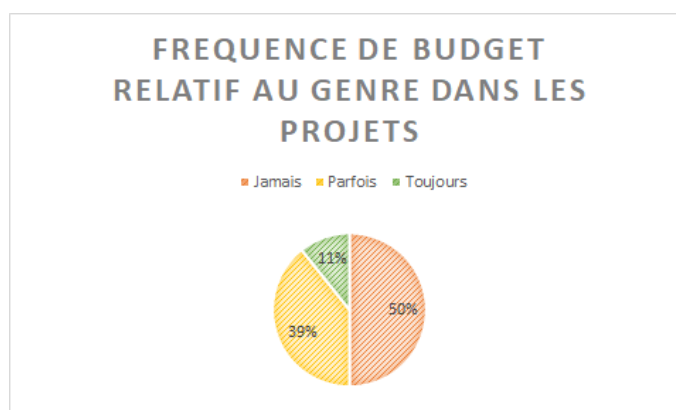
On peut voir ici que dans la majorité des cas il y a 50% ou plus de femmes dans les organisations interrogées.

70% des répondants considèrent que le sujet est plus pris en compte comme une problématique au sein de l'organisation.

65% des organisations ont dit avoir mené une politique de lutte contre le harcèlement sexiste et sexuel au sein de leur organisation ou dans les projets mis en œuvre. Les modalités de ces politiques ne sont pas précisées, il est donc compliqué de savoir l'ampleur de l'ambition de la politique, ainsi que sa durée de réalisation. Il est cependant déjà intéressant de constater que c'est une large majorité des organisations qui est concernée par le sujet.

Le genre dans les projets de transport et de mobilité :

Dans 50% des réponses il n'y a jamais de budget pour les activités relatives au genre, dans



40% il y en a parfois, les 10% restant répartis entre les réponses “souvent” et “toujours”.

Il y a peu de cas où il y a des projets qui portent essentiellement sur le thème du genre (32%), et quand ils le font, ce sont généralement des plans de communication ou des études sur la mobilité des femmes.

Près de 80% des répondants affirment observer une évolution de la prise en compte du genre chez leurs partenaires, en particulier chez les bailleurs, les gouvernements locaux et nationaux, ainsi que dans une moindre mesure les universités. Cela nous paraît confirmer ce que nous avons dit plus haut sur la diffusion du thème du genre chez les institutions internationales et les bailleurs de fonds.

Un des enjeux principaux de la diffusion de ce questionnaire résidait dans la mise en lumière de bonnes pratiques et de projets (réussis ou non) mêlant le genre et le transport. Assez peu sont ressortis à travers le questionnaire. Cela revient à ce chiffre de 32% de projets portant exclusivement sur le thème du genre, ces projets restent relativement minoritaires. Il est aussi possible que les personnes qui ont rempli le questionnaire ne soient pas les personnes avec le plus de connaissances sur le sujet dans les organisations. En effet, à la fin du questionnaire, une question demandait les coordonnées de la personne qui avait rempli le questionnaire et une question demandait les coordonnées du référent ou de la référente “genre” dans l’organisation. Souvent les personnes étaient différentes. Les entretiens menés par la suite ont été ciblés sur des personnes réalisant ou ayant réalisé un projet sur le thème du genre, il a donc été plus facile d’obtenir des informations.

Si la grande majorité des répondants au questionnaire semblait trouver le sujet intéressant et pertinent, un résultat nous a particulièrement surpris, à savoir une personne (un homme d’une soixantaine d’années, consultant reconnu dans le milieu du transport) qui a répondu au questionnaire de manière relativement agressive. Selon lui, le concept du genre, importé des Etats-Unis est inintéressant et non pertinent pour traiter de la réalité du milieu du transport. Dans ses réponses au questionnaire, il affirme que le sujet est “horrible” et que CODATU ne devrait absolument pas s’engager dans plus de projets sur le sujet. Suite à quelques discussions par mail ou en visioconférence avec cette personne, il semble que ce soit plutôt le genre en tant que concept qui lui pose problème, pas l’égalité entre les femmes

et les hommes. Il ne semble cependant pas particulièrement intéressé par le sujet et ne pas le prioriser dans les grandes évolutions à venir dans le monde du transport. Nous en reparlerons mais il s'agit ici de comprendre que le thème du genre et le genre comme concept sont des axes sensibles qui peuvent soulever des grandes crispations. C'est un sujet qui remet en cause des status quo pré-établis, notamment l'idée que les transports et la mobilité sont destinés à être utilisés par tout le monde de la même manière et ne créent pas eux-mêmes de discrimination.

D. Diffuser sans appauvrir: le *gender mainstreaming* dans la coopération et le transport

Afin de mieux prendre en compte le genre dans les projets, le concept de *gender mainstreaming* (en français “approche intégrée de l’égalité entre les femmes et les hommes par le genre” ou *transversalización* en espagnol) s’est diffusé. Il est entré dans le vocabulaire d’institutions internationales comme la Banque Mondiale et signifie selon J. Falquet :

« Il s’agit tout simplement d’introduire une perspective de genre dans l’ensemble des projets de développement, c’est-à-dire de prévoir ce que chaque projet apporte aux femmes et aux hommes, pour faire en sorte que le projet ne bénéficie pas aux uns et au détriment des autres mais qu’au contraire il permette une plus grande justice dans les rapports sociaux entre femmes et hommes. » (Falquet 2003)

Cette vision du *gender mainstreaming* est relativement utopiste car dans son application, le concept se traduit souvent par la mention d’un aspect relatif au genre dans le projet, en quoi il peut y avoir une retombée positive pour les femmes mais il n’y a pas de changement de paradigme effectif. Une autre définition, du Conseil économique et social des Nations Unies le définit comme :

“Intégrer une approche de genre est le processus d’évaluer les implications pour les femmes et pour hommes de n’importe quelle action planifiée, incluant la législation, les politiques ou programmes, dans tous les domaines et à tous les niveaux. C’est une stratégie qui permet de rendre les intérêts et les expériences des femmes et des hommes une dimension intégrale de l’élaboration, l’implémentation, le suivi et l’évaluation des politiques et programmes dans les sphères politique, économique et sociale afin que les femmes et les hommes en bénéficient de manière égale et pour ne pas perpétuer l’inégalité. Le but ultime est d’atteindre l’égalité de genre.” (ECOSOC 1997, p.2)

Ici prime surtout la façon de penser, dès le début des projets, aux implications spécifiques à la fois pour les femmes et pour les hommes mais rien n’est dit de la manière dont ces implications doivent être prises en compte et modifiées. La notion d’égalité de genre n’est pas non plus définie ici et on peut supposer qu’il ne s’agisse pas d’un remaniement complet des relations entre les hommes et les femmes, ni d’un changement sur ce que constitue le concept d’égalité. Le concept de *gender mainstreaming* est donc un concept pertinent car il semble qu’effectivement le genre doive être pris en compte dès la conception d’un projet et tout au long de son déroulé. Cependant, sa définition très générale et consensuelle peut amener à une application peu efficace et effective. Se pose donc le problème de l’applicabilité d’une intention relativement large.

De plus, envisager le *gender mainstreaming* peut servir d'excuse pour ne plus faire des projets qui sont spécifiquement adressés aux discriminations subies par les femmes, car dans l'approche intégrée du genre tous les projets sont censés contribuer à l'égalité femmes-hommes. Cette forme de pensée peut également pousser à une déresponsabilisation des personnes en charge de ce thème:

“Selon Carol Lee Bacchi, lorsqu'un élément devient structurel, s'ensuit alors un climat général d'irresponsabilité, et plus personne ne s'occupe de traiter le problème, puisqu'il n'incombe de la responsabilité particulière de personne.” (Cortinovic, 2013, p.51)

Un autre risque du *gender mainstreaming* est de conduire à une certaine dilution de la portée transformatrice du concept de genre. Cela se rapproche de l'argument donné plus haut où la prise en compte du genre par des grandes institutions internationales cherche le consensus et perd de sa portée politique. De la même manière l'utilisation du concept de *gender mainstreaming* peut amener à une portée politique plus limitée, car diffuse et pas incarnée dans des projets spécifiques.

Nous l'avons déjà noté plus haut mais il s'agit de toujours prendre en compte le genre comme une catégorie et un concept relatif au contexte géographique, culturel et temporel:

“Larsson (2006) prévient donc contre l'usage du genre comme une catégorie statique: prendre en compte les inégalités femmes-hommes nécessite de ne jamais oublier que les rôles et les relations de pouvoir qui découlent de l'organisation de genre sont propres à une époque et un lieu donnés et donc en perpétuelle reconfiguration.” (Biarrotte 2017, p.31)

Cette remarque est importante, en ce qu'elle suppose que les politiques menées à un endroit et dans une période donnée ne seront pas pertinentes dans un autre et qu'il s'agit également de régulièrement revoir la pertinence des actions engagées. Pour répondre à cela Hanson affirme: “*It is not enough to say that context matters. We need to demonstrate how and where these matter and to whom*¹¹” (Hanson 2010, p.18).

Malgré les reproches qui lui sont adressés, l'approche intégrée par le genre, si elle est adaptée au contexte local et au projet spécifique peut permettre une réelle amélioration des conditions de mobilité des femmes ainsi que leur participation accrue à la société. Prendre en compte le genre est une manière de s'intéresser à des publics spécifiques, bénéficiaires des

¹¹ “Ce n'est pas suffisant de dire que le contexte a de l'importance, tout comme ce n'est pas suffisant de dire que le genre a de l'importance. Il faut démontrer comment et où ceux-ci ont de l'importance et pour qui.” (toutes les traductions sont de l'auteur)

services de transport et de mobilité. L'un des intérêts du sujet est bien cette prise en compte renouvelée d'un certain type de public, qui se traduit par une participation accrue de ces publics dans les projets et dans les processus de décision.

Partie II - Prendre en compte le genre dans des projets de mobilité: une évolution des manières de penser le transport et la mobilité

Dans cette partie, nous présenterons plusieurs études de cas pour montrer la diversité des projets prenant en compte le thème du genre dans les questions de transport et de mobilité.

A. Au Nord, vers un renouvellement des pratiques?

Une des parties intéressantes du travail chez CODATU est celui d'avoir accès à des partenaires et à des projets menés dans une grande partie du monde. Il y a aussi une grande connaissance de projets menés plus près de chez nous qui sont tout aussi pertinents. La première étude de cas que nous allons présenter ne pourrait pas venir de plus près. En effet, jusqu'à l'été 2021, CODATU avait ses locaux au sein du SYTRAL (Syndicat Mixte des Transports de l'Agglomération Lyonnaise). Cette localisation est due à une histoire commune importante, qui s'est ensuite distendue. Le SYTRAL était membre de l'association et subventionnait une partie de ses activités. Un ancien président du SYTRAL est actuellement Secrétaire Général de l'Association et un ancien directeur général en est le trésorier. Cette histoire est relativement ancienne et les liens entre les deux organisations ne sont plus aussi importants qu'avant mais les contacts demeurent. C'est l'ancien directeur général qui a informé le groupe de travail Genre de l'existence d'un projet de grande ampleur sur le thème du genre.

Etude de cas du SYTRAL¹²: une systématisation de la méthodologie des marches exploratoires

Le projet mené par le SYTRAL est une stratégie qui englobe le thème du genre mais ne s'y limite pas. En effet, c'est une stratégie de sécurité et de prévention de la délinquance qui contient des enjeux de genre. Elle est mise en avant par le SYTRAL car elle a été signée

¹² Sauf mention contraire, les données de cette étude de cas ont été obtenues grâce à l'entretien effectué avec une cadre de la sécurité au SYTRAL.

par 16 partenaires (notamment le préfet, le procureur, le Président du SYTRAL, la Directrice Générale de Keolis Lyon¹³, le Président de la Métropole, etc.). C'est la seule Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) à avoir adopté une stratégie de ce type signée par autant de partenaires. Elle comporte un volet de lutte contre les atteintes faites aux femmes. Pour cela, le SYTRAL est considéré comme pionnier en France des marches exploratoires dans les transports urbains et est depuis reconnu comme expert au niveau national sur le sujet.

Les marches exploratoires: Le concept des « marches exploratoires » se définit comme l'action de groupes de personnes volontaires, en particulier de femmes, qui parcourent un secteur donné afin d'identifier les espaces générateurs d'insécurité. Un rapport d'enquête rassemblant des recommandations en termes d'éclairage, de propreté, de signalétique ou encore d'aménagement est transmis aux autorités qui établissent ensuite un programme d'actions (Ministère des Transports 2020, p.3). Elles ont été créées au Canada à la fin des années 1980.

Celles du SYTRAL ont commencé en 2015 et elles sont menées sur le long terme sur une ligne du réseau grâce à des groupes "d'ambassadrices", comprenant entre cinq et huit femmes de catégories et d'âges différents. Les lignes sont sélectionnées car ce sont celles qui présentent le sentiment de sécurité le moins fort et les plus hauts chiffres de faits d'incivilités selon les enquêtes menées par le SYTRAL. Le processus des marches dure environ six mois et demande un investissement de temps important pour les ambassadrices, environ 40 heures sur ces six mois. Il y a au moins cinq marches, à des moments différents de la journée et de la semaine. Une fois ce travail effectué, les ambassadrices présentent le résultat de leur travail à des représentants de Keolis, du SYTRAL, des communes, de la métropole ainsi qu'au préfet ou à des représentants de l'Etat. Quelques mois plus tard, les experts doivent revenir avec des solutions à proposer sur ces lignes. Il y a plusieurs types de solutions possibles: le travail sur le chemin avant d'arriver à la ligne de transport, sur l'environnement immédiat des stations, la sensibilisation à la lutte contre le harcèlement sexiste et sexuel (comme la formation du personnel Keolis), la descente à la demande après 22 heures, etc. Chaque ligne connaît des problèmes différents et les solutions sont adaptées

¹³ Keolis Lyon est l'exploitant du réseau de transport lyonnais, là où le SYTRAL est l'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire.

au niveau micro-local. Il peut donc y avoir un travail sur l'environnement même de la ville, tâche qui dépasse de loin les compétences d'une autorité organisatrice de la mobilité et c'est la raison pour laquelle sont associées les communes et la métropole.

Une des idées importantes défendues par le procédé des marches exploratoires qui ont été systématisées par le SYTRAL est de donner de l'importance, de la place au ressenti et au travail des femmes "ambassadrices". Il n'est pas question que les experts en interne de l'AOM ou de l'exploitant soient les seuls détenteurs de savoir concernant le sujet de la sécurité. Ici la participation des femmes est fortement mise en avant. L'enquêtée nous disait que certaines parties prenantes du projet comme les communes étaient déjà familières avec le concept des marches exploratoires et qu'elles s'adaptaient relativement facilement à cette méthodologie mais que d'autres, comme les équipes du SYTRAL ou de la métropole, n'étaient pas familières avec les méthodologies participatives et que cela avait eu du mal à débiter. Les marches étaient d'abord vécues par les experts comme une critique de leur travail et de leurs connaissances. Il a donc fallu faire admettre l'intérêt de créer des dispositifs participatifs.

Cette démarche a commencé en 2015, alors que le sujet du harcèlement sexiste et sexuel n'était pas autant médiatisé qu'aujourd'hui et qu'il concernait 50 faits par an sur les quelque 200 atteintes aux voyageurs par an en moyenne. Selon l'enquêtée, mettre en avant un sujet qui concerne 50 faits par sur 500 millions de voyages par an paraissait ridicule pour certains. Si ces chiffres paraissent faibles, c'est notamment parce qu'une grande partie des agressions ne sont pas reportées. Aujourd'hui, le sujet n'est plus considéré comme une légende urbaine mais est devenu un problème public.

Une campagne de sensibilisation a également été menée contre le harcèlement dans le réseau de transport en 2017¹⁴.

Il est difficile d'avoir le budget exact accordé au sujet du genre car les projets le concernant font partie de l'enveloppe globale dédiée à la sécurisation du réseau qui est de 26 millions d'euros par an. On sait cependant que la campagne de sensibilisation a coûté

¹⁴ On peut retrouver ce guide à cette adresse:
<http://magazine.sytral.fr/wp-content/uploads/2017/03/guide-contre-le-harclement-sexiste.pdf>

plus de 50 000€. On peut donc noter que le budget dédié est relativement important, même s'il reste minime face aux sommes engagées dans le fonctionnement du système.

Il est difficile de donner un bilan de ces mesures sur la sécurité effective et ressentie des voyageuses mais en 2019 le sentiment de sécurité (hommes et femmes confondus) était de 84% sur le réseau. Il a diminué en 2021 pour atteindre 80%. L'enquêtée expliquait que cela pouvait être dû au fait que ce niveau de sentiment de sécurité s'obtenait à partir de tous les risques, y compris les risques sanitaires et qu'avec les confinements successifs, la fréquentation avait baissé sur le réseau, rendant plus visible des comportements violents.

Cet exemple nous montre un projet important et pionnier en France de prise en compte du genre pour l'amélioration d'un réseau de transport ainsi que ses connexions avec le reste du tissu urbain. Si on considère que les marches peuvent avoir pour effet de faire modifier des morceaux de ville existante pour améliorer la sécurité des femmes, ces morceaux de ville sont également modifiés pour les autres usagers et habitants. Au-delà de l'influence sur le tissu urbain et sur le réseau de transport, ce sont les relations entre les différents partenaires qui ont été modifiées. L'arrivée d'un nouvel acteur, à savoir "l'habitante", a modifié les façons de faire pour les experts et les professionnels et les forcent à revenir sur leurs pratiques antérieures. Cela a aussi une influence sur les relations entre les acteurs eux-mêmes qui signent une stratégie commune et s'engagent à travailler de concert sur ce sujet. On peut supposer que cette coordination peut également s'étendre à d'autres sujets.

D'autres projets sont en cours, avec d'autres types d'acteurs qui traitent du sujet du genre. Ils ont un impact sur la conception de la mobilité que s'en forgent les professionnels ainsi que sur leurs pratiques dans ce champ professionnel.

Étude de cas Transitec¹⁵: la reprise d'enquêtes ménage-déplacement pour mieux prendre en compte la mobilité par genre.

Transitec est un bureau d'études spécialisé dans les problématiques de mobilité. Il opère partout dans le monde et a des bureaux en France, en Belgique, en Suisse, au Portugal et au Maroc¹⁶. Ils ont récemment lancé une enquête sur la mobilité des femmes dans cinq villes africaines (Yaoundé, Dakar, Sousse, Tanger et Casablanca). C'est un projet de développement, c'est-à-dire qu'ils le réalisent sur fonds propres et non dans la réponse à un appel d'offre ou un appel à projet. Selon l'enquêtée, cela fait suite à un accroissement des appels d'offres faisant référence au genre. Ne se sentant pas "équipés" sur le sujet, ils ont décidé de renforcer leurs connaissances en interne. Pour cela, ils ont repris des villes dans lesquelles ils avaient réalisé des Enquêtes Ménages-Déplacements (EMD) pour y regarder plus précisément les données concernant le genre. Le travail de traitement des données, de définitions d'indicateurs et de formalisation de ces données servira à minima pour faire une note d'expertise interne mais ils ambitionnent également de pouvoir présenter leurs résultats dans des conférences ou des revues.

L'enquête étant en cours, il n'y a pas de résultats réellement utilisables sauf le constat que les femmes sont effectivement moins mobiles, de 30% de moins que les hommes. Également, le fait que les femmes aient des pratiques différentes, une part plus importante de déplacement à pied, même lorsque la femme travaille.

En étudiant les données dont ils disposaient, ils se sont rendus compte que les questionnaires EMD n'étaient pas adaptés pour faire une analyse précise du sujet. Les données ne sont généralement pas désagrégées selon le genre. Un des retours principaux de cette enquête est l'idée qu'il faut revoir les manières de poser les questions pour mieux pouvoir étudier les disparités par genre. Actuellement, il est difficile d'identifier les parcours de déplacement des femmes. Par exemple, il existe peu de questions sur les habitudes de marche à pied, plébiscitée par les femmes, il n'y a pas non plus de questions

¹⁵ Sauf mention contraire, toutes les données présentées ici sont le résultat de l'entretien avec la chargée de projet de l'entreprise.

¹⁶ Transitec, "Identité", site internet de Transitec, <https://transitec.net/fr/transitec/identite.html>, consulté le 22/06/21

sur la durée de déplacement, la distance avec l'arrêt de transport public, ni sur comment est maîtrisé le budget de transport au sein du foyer.

Cette enquête devrait donc à l'avenir, avoir des effets importants sur la manière dont les questions sont posées et donc sur les résultats que l'entreprise obtiendra lors de ses enquêtes. Le fait de s'intéresser aux questions de genre a donc poussé cette entreprise à revoir ses pratiques en termes d'enquête, son cœur de métier.

Ces deux études de cas nous ont permis de voir que le sujet du genre et de la mobilité des femmes connaît un intérêt grandissant, qu'il soit forcé par l'augmentation des appels d'offres ou volontaire par une prise de conscience par des personnes au sein de l'organisation. Cet intérêt modifie les façons de construire les projets de transport en donnant plus de place au genre et aux diversités d'usage, en donnant plus de place aux savoirs des usagers et en modifiant la position de l'expert.

Ici nous nous sommes concentrés sur des exemples du "Nord" mais il est intéressant de noter que les projets sur le thème du genre ne sont pas cantonnés à cette géographie, au contraire, et que la prise en compte du sujet par le "Sud" en fait un enjeu de modification des rapports de force dans la coopération internationale.

B. Au Sud, vers une modification des rapports de force dans la coopération internationale?

Loin d'être réservées aux pays du Nord, les initiatives mêlant genre et transport émergent également dans les pays du Sud. Il s'agit ici de présenter des pistes d'analyse de l'émergence de ce sujet et ses effets dans les rapports de force de la coopération internationale.

Etude de cas Scania Afrique de l'Ouest¹⁷: Former des femmes conductrices de poids lourds au Ghana

Quand la filiale Ouest-africaine de l'entreprise suédoise a été créée il y a sept ans, s'est posé le problème de trouver des personnes formées à la conduite des poids lourds que l'entreprise voulait vendre dans cette géographie. Il n'y avait pas suffisamment de chauffeurs compétents et pas non plus de formations satisfaisantes. Les véhicules que voulait vendre l'entreprise étaient sophistiqués et demandaient des compétences spécifiques. En partenariat avec la GIZ,¹⁸ Scania Afrique de l'Ouest a donc décidé de créer la WATA (*West African Transport Academy*) afin de former le personnel Scania et le personnel de ses clients (chauffeurs et techniciens). En intervenant, la GIZ a eu pour exigence que le projet facilite l'accès des femmes à des métiers qui leur sont généralement peu ouverts. Malgré des réticences initiales par une partie des partenaires, le besoin d'obtenir des nouveaux chauffeurs rapidement a pris le pas sur les préjugés et il a été décidé de tenter ce projet.

Au départ, le groupe de chauffeuses était prévu pour piloter une partie des 300 bus Scania pour les transports en commun et les trajets longue distance vendus à la ville d'Accra. Il y avait au départ une volonté de recruter 60 femmes. Sans faire de grosse campagne de communication, les inscriptions pour le programme ont dépassé leurs espérances pour atteindre 400 postulantes. Ils en ont sélectionné 73 afin qu'elles puissent suivre la formation condensée de six mois. Parmi elles, 60 ont terminé la formation et les épreuves.

¹⁷ Sauf mention contraire, toutes les informations de cette étude de cas ont été obtenues à partir de l'entretien mené avec un responsable de Scania Afrique de l'Ouest.

¹⁸ *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit*, c'est l'agence de coopération internationale allemande, sur un modèle proche de l'AFD.

L'enquête a insisté sur le fait que les échecs étaient dus au fait que certaines ne parlaient pas bien anglais et n'ont pas réussi les épreuves théoriques, tout le monde avait réussi à passer les épreuves pratiques.

Lorsqu'elles ont commencé à conduire, ils ont pu constater qu'il y avait des effets positifs sur la consommation de carburant, sur le taux d'accidents, l'usure du matériel. A la suite de ce programme de formation, un partenariat a été monté avec une très jeune société de distribution de carburant travaillant uniquement avec des femmes chauffeurs. Ce client, LadyBird, est, selon l'enquête, devenu le transporteur parmi les plus avancés du Ghana. Ce transporteur a reçu beaucoup d'attention, de la part de chaînes de télévision nationales et internationales¹⁹.

Cette initiative a permis à Scania de développer ses activités. Ils sont maintenant contactés par d'autres clients pour qu'ils forment des femmes à la conduite de leurs véhicules. Un accord a été conclu avec la ville d'Abidjan pour la vente de 450 bus et que l'entreprise monte une entité de formation du même acabit avec un focus sur les jeunes et les femmes pour mieux les intégrer dans le secteur du transport. Il y a une discussion en cours avec la ville de Ouagadougou sur le même principe, de la vente de véhicules accompagnée de la création d'un centre de formation de chauffeurs et de techniciens.

Concernant le centre de formation ghanéen, il est toujours en activité et depuis 2016, ce sont 10% des effectifs qui sont féminins, surtout pour les chauffeurs, même s'il y a quelques femmes techniciennes qui ont été formées.

L'enquête a été surpris du succès important qu'a connu l'initiative, et qu'elle se soit déroulée plus facilement que ce qui avait été envisagé. En effet, il a fallu combattre des préjugés comme la force nécessaire pour conduire un poids lourd et la compétence des femmes pour la conduite. Pour les femmes du programme, ce projet a eu des effets très positifs. L'enquête nous dit notamment que: "Ça a changé leur vie aux participantes". En effet, les postes de chauffeurs dans une entreprise comme Ladybird sont des postes mieux

¹⁹ Par exemple CNN (<https://edition.cnn.com/videos/world/2019/02/06/ghana-female-truckers.cnn>) et France Info (https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/societe-africaine/ghana-ladybird-la-compagnie-de-poids-lourds-100-feminine-et-feministe_3424833.html)

rémunérés que la moyenne avec l'assurance d'un salaire et d'une situation économique stable.

Lors de ses recherches pour trouver des exemples de projets similaires, l'enquêté a été étonné du faible nombre d'initiatives dans les pays du Nord sur le sujet. C'est lui qui est d'ailleurs aujourd'hui fréquemment sollicité pour faire des interventions sur le sujet. Il notait d'ailleurs sa surprise quand il a été contacté par le service de transport de l'aéroport de Stockholm afin qu'il leur explique comment faire en sorte de recruter et de garder des chauffeurs femmes.

Cette étude de cas est intéressante car elle montre que le fait de travailler sur un projet en lien avec le genre permet à une entreprise privée d'avoir accès à de nouveaux marchés, tout comme l'entreprise LadyBird qui s'est constituée autour de l'enjeu de genre dans les transports et qui semble fructifier. Le fait que Scania soit une filiale d'une entreprise suédoise mais en lien avec des bailleurs du Nord, indique que le sujet était présent et favorisé par les acteurs du Nord. Cependant on peut voir que les clients en Afrique de l'Ouest répondent favorablement à cette initiative, avec les projets de grandes échelles qui se poursuivent dans différentes villes de la sous-région.

Au-delà de l'Afrique de l'Ouest, d'autres régions sont fortement intéressées par le sujet du genre. En particulier l'Amérique Latine, où l'on peut voir de nombreuses initiatives sur le sujet et cette fois-ci issues du travail de la société civile locale et moins liée à des projets occidentaux. Les bailleurs de fonds locaux (CAF et BID²⁰) sont très présents sur le sujet du genre et financent de nombreux projets et rapports²¹. Les spécialistes latinoaméricaines du genre sont très souvent invitées dans les webinaires comme celui de TUMI ou les webinaires de la Banque Mondiale sur le genre et le transport. En Amérique Latine, on observe une différence marquée entre les différentes "représentantes" des féminismes, avec une distinction forte entre les "féminismes populaires" et les féminismes "institutionnalisés" par l'Etat et l'académie. On parle même d'ONGisation pour décrire la perte de contenu politique des féminismes une fois qu'ils se détachent de leur base populaire, s'ils en ont jamais eu (F.Sow, 2012)

²⁰ Corporación Andina de Fomento, Banco Interamericano de Desarrollo

²¹ IDB, "Género y Diversidad", <https://www.iadb.org/es/gender-and-diversity/genero-y-diversidad>, consulté le 23/06/21.

Autour du genre, il semble que la prégnance des idées occidentales soit moins importante, comme nous avons pu le démontrer plus haut. On peut s'accorder avec cette citation de Koop et Amilhat Szary:

“Le paradigme du développement des pays des Suds a définitivement changé. La vision moderniste, prônant le “rattrapage des retards des pays” dits “sous-développés” semble s’être effacée silencieusement, laissant la place à une nouvelle vision, propre à l’ère de la mondialisation: celle de l’injonction d’intégration des territoires dans les flux et réseaux mondiaux, surtout économiques et financiers” (Koop and Amilhat Szary 2011, p.6)

En effet, on peut constater que les injonctions à traiter du sujet du genre ne sont pas l’apanage des seuls pays occidentaux, au contraire ceux-ci ne semblent pas être à la pointe concernant le sujet. Il y a ici un enjeu intéressant autour de qui traite du genre et selon quelles interprétations. Ces visions du genre varient en fonction des endroits où ce sujet est traité. On peut parler de transnationalisation du genre pour décrire la diffusion internationale de ce terme et parfois l’imposition de traiter du genre d’une manière précise (à savoir en particulier une vision occidentale de femmes blanches). Si elle peut être critiquée on peut noter que dans les cas latinoaméricain et africain précités:

“La transnationalisation du genre ne conduit toutefois pas qu’à des logiques d’imposition et de dépolitisation. Elle peut également être saisie comme ressource par les mouvements féministes.” (N’Diaye 2019, p.176)

Ou encore :

“Elle (la diffusion de modèles féministes) ne répond pas du tout à une logique simpliste d’imposition de “modèles” allant de pays émetteurs du Nord vers des pays émetteurs du Sud.” (Biarrotte, 2017, p.28)

Cela signifie que loin d’être passives face aux injonctions de genre venant des pays du Nord, les féministes et actrices du genre dans les pays du Sud peuvent s’appuyer sur ces réseaux et ces ressources pour développer ou promouvoir leurs propres initiatives et cadres de pensées.

Suivant ces exemples, nous voyons que le thème du genre fait émerger des acteurs et actrices nouveaux, et ce ne sont pas les pays traditionnellement donateurs de l’aide internationale qui sont les plus à la pointe sur le sujet. La coopération entre les Suds est

croissante et laisse présager que le genre peut être un sujet sur lequel une forme d'égalité entre les nations peut survenir.

C. La transformation de la participation aux projets de transport et de mobilité par le genre

Nous avons pu voir à l'aide de ces études de cas, quelques exemples d'initiatives favorisant les femmes dans le milieu du transport et de la mobilité, que ce soit au niveau de leur mobilité en tant que telle ou alors leur accès à ce milieu professionnel. Les différentes études de cas sont basées essentiellement sur une augmentation de la participation des femmes aux processus de décisions et leur participation en tant que force de proposition. Les exemples que nous avons présentés remettent en cause des pratiques professionnelles et des préjugés, ils ont une portée transformatrice importante. Il semble que dans les différents cas étudiés, les transformations des pratiques professionnelles n'étaient pas envisagées au départ et que les professionnels ont été surpris par ces externalités indirectes.

Quant aux bénéficiaires, il est difficile de savoir actuellement quels ont été les effets de ces initiatives sur leur vie, ce travail de recherche portant essentiellement sur les porteurs de projet et non sur les récipiendaires. On peut néanmoins supposer que leur participation à ces projets a pu favoriser leur *empowerment*. L'*empowerment* est défini selon MH Bacqué et C. Biewener comme le :

« processus qui permet à chaque individu de développer une 'conscience critique' et sa capacité d'agir. (Il) passe par la construction d'une image positive de soi, par l'acquisition de connaissances et de compétences favorisant une conscience critique de son environnement, par le développement de ressources individuelles et par l'élaboration de stratégies pour atteindre des objectifs personnels et collectifs » (Bacqué and Biewener 2015, p.40)

Cette définition est en trois parties. D'une part, elle suppose que les individus développent leurs compétences, mais aussi leur confiance en soi et enfin qu'elle permette de développer collectivement des solutions de société. Il s'agit de comprendre ici que les projets permettant une autonomisation et une empuissantisation des femmes permettent plus largement d'engager une réflexion collective sur un sujet, ici celui de la mobilité et le transport.

Si la notion *d'empowerment* est souvent évoquée dans les politiques internationales sur le thème du genre (notamment les politiques agricoles), ce terme est plus rarement utilisé dans le milieu du transport. Or grâce aux études de cas présentées précédemment nous pouvons affirmer qu'agir sur le genre dans le contexte de projet de transport ou de mobilité peut avoir un effet "empuissantisant" pour les femmes mais également pour les autres types de publics. Lors de l'entretien avec la fonctionnaire du ministère des transports tunisien, celle-ci a plusieurs fois affirmé que si il y avait des projets en lien avec le thème du genre, ou qui avaient pour but de favoriser la mobilité des femmes, cela se faisait dans l'objectif plus général d'offrir un service public de meilleure qualité pour tous les usagers. Cela signifie qu'agir en prenant mieux en compte les demandes spécifiques des femmes, en termes de sécurité et de praticabilité des moyens de transport, peut avoir un effet positif pour tous.

Cette portée transformatrice est importante pour les personnes concernées par les projets, les bénéficiaires et les professionnels qui en ont la charge mais on peut noter qu'elle est limitée au-delà de ces groupes de personnes. Il est intéressant de noter que ce sont des initiatives très locales, ce qui peut-être en fait la clé de leur succès mais également leur limite.

Cette question de la participation est intéressante car elle remet en cause des pratiques professionnelles plus larges autour de comment construit-on des politiques de transport et qui en est à l'origine. Elle peut être l'occasion d'effectuer une réflexion plus importante sur les pratiques dans le champ de la mobilité et du transport et également une occasion de développement pour une association comme CODATU qui cherche à se positionner sur ce thème.

Partie III - Enjeux de participation dans la mobilité pour un acteur de la coopération internationale: limites et opportunités

A. “Faire du genre” : une opportunité pour se positionner dans le champ de la coopération internationale du transport

CODATU est un acteur central de la coopération internationale du transport en France et dans le monde francophone. L'association est née en 1980 à la suite d'une conférence à Dakar sur le thème des transports urbains. C'est une “association à vocation internationale dont l'objectif est de promouvoir les politiques de mobilité urbaine soutenable à travers des actions de formation, d'animation et d'échanges scientifiques, techniques, économiques et sociaux concernant les systèmes de déplacements urbains et périurbains ; elle s'appuie sur les échanges d'expériences entre les pays en développement et les pays les plus anciennement industrialisés”²² Elle agit principalement en Afrique et en Amérique Latine, avec quelques projets autour de la Méditerranée. Il n'y a actuellement pas de projet en Asie mais il y en a eu par le passé et il pourrait y en avoir dans le futur. Comme évoqué plus haut, elle remplit son objectif par de nombreuses activités d'échanges techniques et scientifiques ainsi que par des activités de formation. L'équipe de l'association est composée de salariés basés au siège, de bénévoles (pour la plupart des retraités du monde du transport et de la mobilité, que ce soit du secteur public ou du secteur privé), ainsi que des volontaires, des chargés de coopération et des experts travaillant à l'étranger dans le cadre de projets de coopération technique. L'association reçoit très peu de subventions, mis à part les cotisations de ses membres qui représentent une partie relativement faible de son budget. Elle fonctionne essentiellement sur les budgets des projets auxquels elle répond. Les structures à l'origine de ces projets et de leur financement sont essentiellement les bailleurs de fonds (en particulier l'AFD) ainsi que les instances de l'Union Européenne (comme le programme Interreg MED par exemple). Pour obtenir ces projets, l'association répond à des appels à projet ou monte les projets par le biais de conventions de partenariats avec les bailleurs de fonds.

L'association travaille sur certains sujets depuis ses débuts et est considérée comme experte sur ceux-ci. C'est notamment le cas du transport artisanal²³ ou les transports publics

²² Codatu, “Qui sommes nous?”, www.codatu.org/qui-sommes-nous/, consulté le 09/06/21

²³ “Le transport artisanal, souvent qualifié d'informel, désigne les opérateurs à petite échelle exploitant des taxis collectifs ou des minibus” (Godard, 2008)

capacitaires²⁴. Sur d'autres sujets, l'association est moins à la pointe comme sur le sujet des modes actifs ou, pour ce qui nous concerne plus dans cette recherche, sur celui du genre. Malgré quelques publications sur son site sur le sujet²⁵ et un cours sur les aspects de genre dans son MOOC²⁶ portant sur les Mobilités Urbaines en Afrique, il n'existe pas de projet portant exclusivement sur le thème du genre, pas plus qu'il n'existe de projets en cours dont une composante serait liée aux problématiques de genre. En observant l'augmentation des références au genre dans les projets financés par l'Agence Française de Développement, un des partenaires principaux, l'association a décidé de s'intéresser de plus près au sujet. Cette prise de conscience fait aussi suite à l'arrivée dans l'équipe d'une chargée de projet ayant préalablement travaillé au sein de l'AFD sur la réalisation d'un PAG (Plan Action Genre).

La prise en compte du sujet par CODATU est symptomatique de l'arrivée d'une nouvelle génération de professionnels et de professionnelles plus au fait des questions de genre. L'équipe des chargées et cheffes de projets est chez CODATU composée exclusivement de femmes de moins de 35 ans. Elles sont pour la plupart formées en sciences sociales et ont eu l'occasion dans leur carrière antérieure de travailler sur les questions de genre et de mobilité d'une manière ou d'une autre. Lors de discussions informelles avec elles, il est clair qu'elles sont conscientes de la plupart des enjeux de genre dans la mobilité et le transport, même si elles ne sont pas nécessairement engagées, ni militantes sur ce sujet. Elles tentent de les prendre en compte dans leurs activités, mais dans la pratique cela se concrétise rarement. Elles sont généralement intéressées lors de discussions sur le sujet et sont favorables au développement de projets sur le sujet mais elles ne considèrent pas forcément le sujet prioritaire, sachant qu'elles doivent déjà gérer actuellement de très nombreux dossiers.

Cette plus grande sensibilité des salariées provient également de la diffusion, encore limitée, de bonnes pratiques et de projets phares sur le sujet. Concernant l'employabilité des femmes dans le milieu du transport et de la mobilité, on peut noter chez la plupart des salariées la connaissance de la campagne de recrutement de personnes trans pour la billetterie

²⁴ Les transports publics capacitaires comprennent notamment les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui est une forme de bus à haute fréquence qui s'adapte à la fois à des trajets en site propre ou en site partagé. Un groupe de travail de l'association porte notamment sur le sujet des bus dans les villes africaines.

²⁵ "Mobilité et genre en Tunisie, quelle place pour la femme dans le transport en 2017" et "Harcèlement sexuel en Egypte, quelle adaptation au niveau des transports publics", disponible sur www.codatu.org

²⁶ *Massive Open Online Course*, cours en ligne gratuits ouverts à tous.

et l'entretien par la société du métro de Kochi²⁷. Cette initiative est connue chez CODATU car lors de la création du métro, il y avait une chargée de coopération technique de l'association sur ce projet. Ainsi, une soixantaine de femmes trans ont été recrutées chez un opérateur de réseau de transport, ce qui est une initiative relativement unique selon nos sources. Quelques autres initiatives célèbres sont connues par les différents membres de l'équipe de CODATU, même si ces initiatives relèvent surtout du domaine de l'exception. Nous l'avons déjà mentionné mais il y a aussi des influences de la part de l'Amérique Latine, où est présent un grand militantisme féministe et où beaucoup de personnes travaillent sur les notions de genre, notamment dans le transport. Une partie non négligeable des activités de CODATU se déroulant avec le continent sudaméricain, on peut noter cette influence. Par exemple des webinaires sont régulièrement tenus par le groupe "Mujeres en Movimiento", dont fait partie une des salariées et qui est une initiative qui cherche à favoriser l'inclusion des femmes dans les prises de décisions concernant le transport et la mobilité dans les pays hispanophones²⁸.

En plus de ces influences variées, il y a des raisons plus pratiques à la soudaine prise en compte du genre dans les projets de l'association. Il s'agit ici de montrer en quoi la prise en compte croissante du sujet par les partenaires financiers de l'association a mené à ce que le sujet soit traité en interne. Lors de discussions informelles avec la direction de l'association, il semblait que le fait de monter un groupe de travail sur le genre soit un choix plutôt opportuniste porté par la volonté de créer de nouvelles opportunités de projets avec ces partenaires. On a pu retrouver ces considérations lors de l'étude de cas de l'entreprise Transitec, qui a cherché à développer en interne ses connaissances sur le thème du genre et particulièrement la mobilité des femmes pour se positionner de manière plus compétitive dans les futurs appels à projets. Il est maintenant difficile de faire des projets de transport sans mentionner le sujet du genre dans les travaux en lien avec les bailleurs de fonds et les instances nationales. C'est donc logique que les acteurs cherchent à mieux se positionner sur le sujet en développant leurs compétences en interne.

Cette prise en compte croissante du sujet a mené à la création du groupe de travail "Genre, transport et mobilité" et à ce que la première version du programme de la conférence

²⁷ Doshi, V., "Indian train network makes history by employing transgender workers", *The Guardian*, 12/05/17, <https://www.theguardian.com/global-development/2017/may/12/india-train-network-makes-history-employing-transgender-workers-hijra-kochi-kerala>, consulté le 10/06/21

²⁸ Mujeres en movimiento, "¿Por qué?", <https://mujeresenmovimiento.net/por-que/>, consulté le 19/06/21

de Dakar (qui devait initialement se dérouler en novembre 2020) mentionne la présence d'une session "Genre et mobilité". N'ayant pas participé aux débats qui ont entouré la présence de cette session dans le programme, il est difficile d'expliquer les origines de cette session. Néanmoins, il convient de préciser que c'est la première fois qu'une conférence CODATU (celle-ci étant la 18ème) traitait du sujet du genre dans une session dédiée. Cette session a été gardée dans la version définitive du programme et sa conception a été menée par l'auteur de cette recherche en lien avec la cadre du CETUD qui a été interrogée (partenaire principal de la conférence). Cette cadre est également une des personnes enquêtées lors des entretiens de cette recherche. Le groupe de travail genre surtout et la session Genre de la conférence dans une moindre mesure, ont été constituées en interaction avec l'AFD qui en a en partie structuré le travail.

Le groupe de travail sur le genre, doit en effet servir d'analyse du milieu professionnel du transport et de la mobilité, d'identifier les grandes tendances et bonnes pratiques mais également d'identifier les relais locaux dans les géographies d'intervention de l'association. Ces données sont précieuses pour l'AFD qui souhaite développer plus de projets sur le thème du genre et pourquoi pas plus impliquer CODATU dans ces projets-là. La session Genre, quant à elle, est censée cristalliser le travail fait sur le sujet dans l'association ainsi que de mettre en lumière ces relais locaux, une fois qu'ils sont identifiés. Il s'agit, dans une moindre mesure, de faire avancer le débat sur la prise en compte des enjeux de genre dans le transport et la mobilité.

Ces exemples montrent que l'intérêt porté par l'association sur le thème du genre repose à la fois sur une évolution de l'équipe, plus dirigée et sensibilisée sur ces questions, sur une influence grandissante des "bonnes pratiques" mais également sur des considérations pragmatiques sur les suites des collaborations avec les bailleurs de fonds et partenaires principaux.

B. Des freins internes importants

La partie précédente présentait les raisons que nous avons identifiées pour lesquelles l'association travaille sur le thème du genre et les modalités de ce travail. Ici nous reviendrons sur les freins qui ont été remarqués au moment de mettre en place ce travail. Il nous semble que cela puisse se rapprocher de processus identiques dans d'autres organisations souhaitant travailler le thème du genre.

Nous avons pu le voir dans le questionnaire, les organisations partenaires de CODATU disposent rarement de budget dédié (50% n'ont jamais de budget pour ces activités et 40% en ont seulement parfois) et de ressources humaines pour travailler sur le sujet du genre. CODATU s'est appuyée sur ses fonds propres pour mettre en place le groupe de travail. Aucun budget n'a été dégagé mais du temps de travail de deux personnes a été utilisé pour ce projet, ce qui n'est pas négligeable. Cependant, c'est une des activités sur lesquelles il a fallu mettre un frein au moment où l'association a eu des problèmes financiers et où il a fallu privilégier les activités qui étaient financées par les budgets dédiés des projets.

L'aspect financier n'est cependant pas le seul frein qui a pu être ressenti. Comme nous avons pu le démontrer plus haut, le concept de genre et son application sont parfois floues et cela n'a pas aidé à la mise en place d'activités sur le sujet. Par manque de connaissances, les interlocuteurs au sein de l'association ont pu se méprendre sur les intentions de ce groupe de travail. Comme déjà mentionné, un bénévole de l'association a été très réticent à l'utilisation du concept et pas favorable aux activités se déroulant dans ce sens.

Un autre aspect est celui de la priorisation des sujets traités au sein de l'association. Cela a pu s'observer lors de la constitution de la session sur le "genre et la mobilité". Dans les autres sessions, il a été demandé de présenter un panel respectant la parité de ses intervenants. Cependant, cette demande a été considérée comme moins prioritaire que d'autres, comme par exemple la demande de présenter une mixité géographique importante (ne pas avoir seulement des intervenants européens). Il semble qu'effectivement dans les faits, les intervenants seront majoritairement masculins. À la mi-juin 2021, tous les intervenants n'étaient pas encore confirmés, mais sur les 69 intervenants qui l'étaient, il y avait 19 femmes, soit 27,5% du nombre total d'intervenants. Une des raisons évoquées pour que cette demande ne soit pas respectée est qu'elle ajoute de la complexité à une tâche déjà complexe mais surtout le fait qu'il soit plus difficile de trouver des intervenants de haut niveau qui

soient des femmes que des hommes. En effet, la conférence se veut un rassemblement de personnalités de haut niveau dans le domaine du transport et de la mobilité et il semble qu'il y ait moins de femmes dans les postes à responsabilité dans ce domaine. On peut donc y lire à la fois une moindre présence des femmes dans les postes à responsabilité et une moindre attention portée à ce que leur voix soit entendue dans ce type de conférence.

Une possibilité avait été évoquée, celle d'aller plus loin que la tenue d'une session sur le genre dans la conférence et d'en faire un axe transversal qui ferait en sorte de traiter du sujet dans la plupart des sessions et d'en faire un axe fort de communication de la conférence. Une forme de *gender mainstreaming* en sorte. Malgré un soutien de la part de la direction au départ, cette proposition a vite été écartée face à une levée de boucliers. La plupart des raisons évoquées tournaient autour du fait qu'il y avait des sujets plus importants à traiter que celui-ci. Il y a cependant une réaction qui a été marquante parce que culturellement et éthiquement problématique. En effet, un des responsables de session avait évoqué, lors de son refus, que l'évocation du sujet là où se tenait la conférence, à savoir un pays musulman comme le Sénégal, pourrait poser des problèmes car le sujet serait, en particulier là bas, sensible. Si dans certains contextes nationaux et locaux, une version de la religion musulmane peut rendre le sujet de la liberté des femmes sensible, ce n'est pas nécessairement le cas au Sénégal. Au-delà de l'aspect éthique sur cette religion, il nous a semblé que cette réflexion était surtout une excuse pour dire que le sujet du genre ne posait problème que dans le cas de pays musulmans. Cette réflexion suppose que les rapports sociaux de genre sont moins problématiques, moins sensibles, dans un pays comme la France. On peut rapprocher cette idée de la façon dont les problématiques de genre ont, en France, plutôt été traitées dans les quartiers "prioritaires" avec l'idée que dans les cultures présentes dans les populations vivant dans ces quartiers sont moins favorables aux femmes et que ce sont ces quartiers qui doivent être la cible prioritaire des politiques d'égalité de genre (Kebaza 2004). Avec ces réticences de part et d'autre, l'idée de faire du genre l'axe transversal de la conférence a donc été abandonnée et le sujet sera donc traité exclusivement dans le cadre de la session qui lui est dédiée. Toutes les personnes voulant présenter un projet sur le thème du genre se sont donc tournés vers cette session, alors que certaines interventions auraient tout aussi bien pu être pertinentes dans d'autres sessions, comme par exemple une initiative promouvant les chauffeuses femmes dans un nouveau système de Train Express Urbain (TER) à Dakar. Cela a pour effet que le sujet du genre reste cantonné dans un coin, qui sera traité par des

spécialistes dans une forme d'entre-soi au lieu d'être décloisonné et amené vers d'autres sujets avec lesquels il se croise.

On pourrait analyser le fait d'avoir une session "Genre et mobilité" comme la preuve suffisante que l'on s'est intéressé au sujet mais il reste difficile d'atteindre l'étape d'après. À ce propos nous pouvons citer L. Biarrotte: "L'influence des principes féministes peut rester éphémère et superficielle, une fois considéré que *"we've done women"*: les femmes, c'est fait (Greed, 2000)." (Biarrotte 2017, p.34)

Il faut donc noter que les freins sont importants, en particulier dans ce milieu, qui privilégie les discussions sur les solutions techniques aux effets de ces solutions sur les populations utilisatrices. Une fois passé ce constat, que pouvons nous dire de l'ouverture ressentie du milieu par rapport à ces thèmes, est-ce que nous pouvons en effet considérer que le genre peut permettre d'accroître la participation et pas uniquement des femmes?

C. Vers une mobilité inclusive ? La piste de la co-construction

La piste du genre semble ouvrir de nouvelles possibilités de réflexion et de pratiques dans le milieu du transport et de la mobilité. C'est un moment particulièrement intéressant pour une structure comme CODATU. En effet, s'intéresser à la question du genre alors qu'elle prend de l'ampleur dans le milieu du transport et de la mobilité peut permettre à l'association d'obtenir de nouveaux projets et de pouvoir aussi intégrer ce sujet dans des projets qui ne sont pas directement concernés. Nous avons pu voir à travers les différents entretiens que le fait d'avoir été pionnier d'une initiative avait pu desservir les porteurs de projets, en rencontrant des résistances importantes au départ et en forçant les porteurs de projet à déployer beaucoup de ressources et d'efforts pour faire surgir leur initiative. Nous avons pu démontrer que ces réticences n'avaient pas disparu mais qu'elles avaient tendance à être de plus en plus réduites et moins bruyantes au fil du temps. Malgré le nombre croissant d'acteurs qui se saisissent du thème du genre, il semble que les structures du milieu du transport et de la mobilité aient besoin d'être appuyées dans leurs démarches. En effet, de nombreux répondants au questionnaire ont affirmé qu'ils seraient intéressés pour travailler plus en détail dans le sujet mais qu'ils n'avaient pas forcément les ressources en interne. 80% des répondants de ce questionnaire ont déclaré qu'ils aimeraient que CODATU soit un relais sur le thème du genre. CODATU, en tant que structure de formation, peut appuyer des projets et former les dirigeants d'AOM ou les collectivités territoriales avec lesquelles elle travaille. Dans le cadre de ses MOOC, il y a déjà une session sur le genre mais il pourrait être l'occasion d'en créer une spécialisée et de veiller à plus inclure le thème du genre dans ses réponses aux appels d'offres et aux appels à projets.

Les différents projets présentés en études de cas montrent un certain caractère d'innovation en ce qu'ils présentent une nouvelle méthode de travail. Dans le cadre du projet du SYTRAL, ce sont en effet toute la méthode des marches exploratoires, qui n'a pas été inventée chez eux mais à Toronto (Ministère des Transports, 2020), mais qui a été systématisée pour être adaptée au contexte local et répliquée sur la durée avec les différents acteurs du territoire. Dans le cadre du projet présenté par Scania, il s'agit de créer un modèle de centre de formation, qui n'est pas uniquement proposé aux femmes et qui ne leur réserve pas de traitement particulier. Cela signifie que les méthodes pour favoriser la participation des femmes ne sont pas nécessairement des efforts importants à consentir pour les différentes structures et qu'il n'est pas question de tout réinventer en permanence. Il s'agit en grande

partie d'accorder une plus grande attention aux différents besoins exprimés par les femmes dans les questions de mobilité.

“Le patrimoine de toutes ces expériences professionnelles depuis un demi-siècle reste invisible et, finalement, c’est à chacun et à chacune de réinventer le développement tous les matins.” (Copans 2012, p.203)

Cette citation, appliquée à un autre champ du développement, est intéressante en ce qu’elle montre un problème régulièrement identifié d’un manque de bonnes pratiques ou de modèles à suivre. Cela peut conduire, comme dans le cadre de Scania, à développer de gros efforts pour monter un projet alors qu’il existe peut-être d’autres exemples dans le monde de projet de ce type qui ont seulement manqué de communication. C’est ici que le rôle de CODATU, comme structure basée sur le partage de connaissance entre les pays du Nord et les pays du Sud, pourrait être particulièrement pertinent. Elle le serait également pour faire remonter les bonnes pratiques acquises au Sud vers les pays du Nord, qui comme nous avons pu le voir ne sont pas nécessairement toujours pionniers en la matière ou faire de la coopération Sud-Sud. On peut constater grâce au questionnaire, que les organisations partenaires de CODATU ne pensent pas disposer des ressources en interne pour développer des projets en lien avec le genre. Le rôle de CODATU pourrait être de démontrer qu’il y a déjà des initiatives qui ont été menées dans d’autres contextes et qu’il n’est pas toujours nécessaire de développer sa propre méthodologie sur le sujet.

La raison d’être de CODATU est de promouvoir le développement de la mobilité durable dans les villes du Sud. Or pour atteindre une mobilité “durable”, il est nécessaire de faire attention aux différentes facettes de la définition de ce qui est réellement “durable”:

La vision intégrée initiale du développement durable avec les trois volets articulés, le social, l’économique et l’environnement, passe trop souvent uniquement sur le terrain par un renforcement des solutions technologiques pour préserver l’environnement. La dimension sociale et à l’intérieur de celle-ci, la renégociation des rapports sociaux entre femmes et hommes, pour un bien-être collectif préservant la solidarité, l’inclusion, et des valeurs alternatives à la marchandisation généralisée, doit en être un pilier fondamental. (de Suremain 2014, p.46)

Le pilier social est en effet tout aussi fondamental que le volet environnemental. Comme le dit de Suremain, la renégociation des rapports sociaux entre femmes et hommes en est une partie fondamentale qu’il convient d’intégrer dans les définitions de ce que l’on appelle “durable”.

On peut donc envisager que, dans le futur, les projets de transport soient réalisés de manière à favoriser la co-construction avec les habitants, les bénéficiaires pour qu'ils soient faits aux plus près de leurs besoins. Il semble important que la position de l'expert ne soit pas dénigrée mais qu'elle laisse de la place à d'autres formes de savoirs et de connaissances qui sont tout autant légitimes à être écoutées dans la prise de décision.

Conclusion

Lors de cette recherche nous avons pu voir que les principaux freins à la prise en compte du genre dans les projets de transport étaient le manque de budget, le manque de culture du sujet par les collaborateurs (notamment sur les questions participatives), le manque de données précises sur le sujet qui empêche la visibilisation du phénomène, le fait que ce soit un sujet qui intéresse surtout les femmes. Cette recherche nous a permis de mettre en lumière quelques grands enjeux de la prise en compte du genre dans le secteur de la mobilité et du transport. On a pu voir qu'il y avait un intérêt à favoriser la participation des femmes, et plus largement des citoyens, aux processus de réflexion et de décision. Il s'agit maintenant d'observer comment évoluera ce milieu professionnel si particulier, s'il saura aller contre les réticences envers les projets liés au genre ou s'il ne l'inclura que dans des projets ponctuels déconnectés les uns des autres. Est ce que le genre demeurera un impensé de la mobilité dans la plupart des méga-projets de transport qui continuent de voir le jour dans les villes de pays du Sud? Est ce que les impacts sociaux des projets de transport seront mieux évalués à priori pour faire en sorte de favoriser le plus grand nombre d'usagers possible?

Il est également temps de voir ce que pourra et voudra faire CODATU des données collectées lors de cette recherche. Est-ce que l'association sera en mesure de proposer un appui aux structures qui en ont fait la demande? Est ce qu'elle sera en mesure de se positionner face à des structures privées qui se lancent dans la course au genre? Est ce que les personnes sensibilisées aux enjeux de genre pourront faire valoir leurs opinions face à ceux qui y sont réfractaires?

Ces questionnements resteront pour l'instant sans réponse mais les prochains mois et années permettront d'y apporter des pistes.

Bibliographie

- Bacqué, Marie-Hélène, and Carole Biewener. 2015. *L'empowerment, une pratique émancipatrice*. Paris: La Découverte.
- Biarrotte, L. 2017. "Féminismes et aménagement: influences et ambiguïtés. La diffusion internationale d'initiatives d'urbanisme dédiées à l'émancipation des femmes." *Les annales de la recherche urbaine* 112:26-35.
- Copans, J. 2012. "L'aide au développement ne marche pas à la canonnaire." *Revue Tiers-monde* 209:199-212.
- Cortinovis, Mathilde. 2013. *Engagements et résistances au genre dans le développement: le cas de l'Agence Française de Développement, 1997-2013*. N.p.: Mémoire de Science Politique. dumas-00987514.
- Coutras, J. 1993. "La mobilité des femmes au quotidien: un enjeu des rapports sociaux de sexes?" *Les annales de la Recherche Urbaine* 59-60:163-170.
- Crenshaw, K. 1989. *Demarginalizing the intersection of Race and Sex: a Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics*. N.p.: University of Chicago Legal Forum.
- Degavre, Florence. 2011. "La pensée "femmes et développement."" In *Femmes, économie et développement*, edited by I. Guérin and al., 63-84. N.p.: ERES.
- de Suremain, M.D. 2014. "Les résistances aux questions de genre dans la coopération française." *Pour* 2 (222): 41-45.
- de Suremain, M.D. 2017. "Urbanisme, féminisme et empowerment, Regards croisés Amérique Latine/France." *Cahiers du Genre*, no. 63, 67-80.

- ECOSOC. 1997. "Gender Mainstreaming." In *Report of the Economic and Social Council for 1997*.
- Falquet, Jules. 2003. "Genre et développement: une analyse critique des politiques des institutions internationales depuis la Conférence de Pékin." In *On m'appelle à régner. Mondialisation, pouvoirs et rapports de genre*, edited by Fenneke Reysoo and Christine Verschuur, 60-87. Genève: DDC/UNESCO/IUED.
- France Diplomatie. 2020. *Bilan à mi-parcours de la diplomatie féministe française: rapport 2020 du Haut Conseil à l'égalité*.
<https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/politique-etrangere-de-la-france/diplomatie-feministe/bilan-a-mi-parcours-de-la-diplomatie-feministe-francaise-rapport-2020-du-haut/>.
- Gutiérrez, Andrea, y Leda Pereyra. 2019. "La movilidad cotidiana en ciudades argentinas: un análisis comparando con enfoque de género." *Laboratorio* 29:143-166.
- Gutiérrez, Andrea, y Malena Reyes. 2017. "Mujeres entre la libertad y la obligación." *Revista Transporte y Territorio* 16:147-166.
- Hanson, Susan. 2010. "Gender and mobility: new approaches for informing sustainability." *Gender, Place and Culture* 17:5-23.
- Jiron, Paula, and Dan Zunino-Singh. 2017. "Dossier "Movilidad Urbana y Género: Experiencias latinoamericanas."" *Revista Transporte y Territorio* 16:1-8.
- Jone, R.A., N. Burnay, and O. Servais. 2000. "L'observation participante." *Méthode de la Recherche en Sciences humaines*, 45-74.
- Kebaza, H. 2004. "Logiques de genre dans des quartiers populaires." *Hommes & Migrations* 1248:52-63.
- Koop, K., and A.L. Amilhat Szary. 2011. "Approche critique des transferts contemporains des modèles de développement territorial vers les Suds." *L'information géographique* 75:6-14.

- Le Bloa, Camille. 2021. "Penser la place des femmes rurales dans la justice climatique."
Agrigenre. <https://agrigenre.hypotheses.org/2794>.
- Le transport artisanal dans les villes méditerranéennes*. 2008. Compiled by Xavier Godard.
Vol. 114. N.p.: Actes de l'INRETS.
https://www.ifsttar.fr/fileadmin/user_upload/editions/inrets/Actes/Actes_INRETS_A114.pdf.
- Löwy, I., and H. Rouch. 2003. "Genèse et développement du genre: les sciences et les origines de la distinction entre sexe et genre." *Cahiers du Genre* 1 (34): 5-16.
- Lubitow, Amy, Miriam J. Abelson, and Erika Carpenter. 2020. "Transforming mobility justice: Gendered harassment and violence on transit." *Journal of Transport Geography* 82.
- Ministère Chargé des Transports. 2020. "Les marches exploratoires dans les transports collectifs terrestres -Guide Méthodologique." Agence Cohésion Territoire.
https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2020-12/Guide_Marches_Exploratoires_251120.pdf.
- N'Diaye, Marième. 2019. "Note de Lecture "La globalisation du genre. Mobilisations, cadre d'actions, savoirs."" *Critique Internationale* 1 (82): 173-177.
- Offner, Jean-Marc. 1993. "Les "effets structurants" du transport: mythe politiques, mystification scientifique." *Espace Géographique* 22:233-242.
- Oyewumi, Oyeronke. 2002. "Conceptualizing Gender: The Eurocentric Foundations of Feminist Concepts and the Challenge of African Epistemologies." *JENda: A Journal of Cultural and African Women Studies* 2 (1).
- Paulhiac, F. 2008. "La cohérence urbanisme-transport à l'épreuve des impensés du débat public." In *La mobilité qui fait la ville*, edited by Y. Chalas and F. Paulhiac. Editions du Certu.

- Prévost, B., and et al. 2011. "Le genre dans les nouvelles stratégies de lutte contre la pauvreté: de Sen à la Banque Mondiale." In *Femmes, économie et développement*, edited by I. Guérin, 29-61. N.p.: ERES.
- Sagon, E. 2012. "La coopération décentralisée: un levier pour la réduction des inégalités entre les femmes et les hommes." *Mémoire en vue de l'obtention du DIU Conseillère Egalité femmes/Hommes*.
- Segovia, Olga, and et al. 2002. "Espacio publico y ciudadanía: una mirada de género." In *Ciudades para varones y mujeres. Herramientas para la acción*, edited by Olga Segovia. N.p.: Ana Falu.
- Sow, Fatou. 2012. "Mouvements féministes en Afrique." *Revue Tiers Monde* 209:145-160.
- Tobio, Constanza. 1995. "Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna." Edited by Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid & Universidad Politécnica de Madrid. *Boletín CF+S*.
- Ughetto, Pascal, and Marie-Christine Combes. 2010. "Entre les valeurs associatives et la professionnalisation: le travail, un chaînon manquant?" *Socio-logos* 5.
- Zannad, H., and A. Cornet. 2019. "Mesurer les inégalités de genre dans les organisations: des aspects techniques aux enjeux politiques." In *Quantifier l'égalité : outils politiques et enjeux scientifiques*, edited by S. Blanchard and S. Pochic, 127-138. N.p.: L'Harmattan.

Annexe:

Questionnaire

Enquête destinée aux membres et partenaires de CODATU

Genre, transport et mobilité

Si le terme de « sexe » désigne des différences biologiques entre les femmes et les hommes, celui de « genre » se rapporte aux rôles et aux caractéristiques attribués aux femmes et aux hommes par les normes sociales, en raison de leurs différences biologiques. L'approche par le « genre » permet de comprendre que les inégalités entre les femmes et les hommes sont le produit d'une construction sociale issue des normes propres à chaque société. Elle permet de questionner et de déconstruire les stéréotypes attribués aux femmes et aux hommes et de lutter contre les inégalités et les discriminations²⁹.

Cette approche permet également d'aller au-delà du sexe féminin et du sexe masculin, puisqu'elle prend en compte les personnes transgenres, les personnes non binaires, etc.

Porter un regard « genré » sur le transport est donc essentiel. Dans le secteur du transport et la mobilité, il existe trois enjeux primordiaux. D'une part, la féminisation de la profession, car le milieu du transport est un milieu à dominance masculine, où relativement peu de femmes travaillent et encore moins dans les postes à responsabilité. D'autre part, il s'agit de montrer que les femmes ont des besoins et un type de mobilité particulier, différent de celui des hommes, et qu'il est crucial de le prendre en compte dans la mise en place des projets afin de permettre une réelle inclusion. Enfin, il s'agit de mettre en lumière et de lutter contre les violences sexistes et sexuelles, que ce soit au cours des trajets effectués par les femmes ou dans le milieu professionnel.

Objectifs du questionnaire

40 ans après sa création, CODATU continue de réfléchir et d'apprendre. Dans cette optique, un groupe de travail « Genre, Transport et Mobilité » a vu le jour dans l'association. Ce

²⁹ Chabbert, P. (2018, janvier). Promouvoir l'égalité femmes-hommes. Vers une approche de genre dans les projets de coopération décentralisée. Platforma. <http://platforma-dev.eu/wp-content/uploads/2018/02/PLATFORMA-AFCCRE-genre-FR.pdf>

groupe de travail cherche actuellement à recenser des pratiques des membres et partenaires de CODATU sur la thématique. Nous nous intéressons à la fois aux pratiques internes des organisations, mais aussi aux projets mis en place par celles-ci. Ce questionnaire servira à la fois d'état des lieux des pratiques et évolutions liées à la prise en compte du genre dans les organisations du secteur de la mobilité et du transport, ainsi qu'à mieux cerner leurs souhaits en la matière.

Répondre à ce questionnaire vous prendra environ 15 min, merci de nous le retourner le plus tôt possible. Nous vous remercions d'avance de prendre le temps pour nous aider à nous améliorer !

Le genre dans votre organisation

- 1) Quel est le nom de votre organisation ?
- 2) Quel type d'organisation est-ce ?
 - a. Autorité locale / AOM
 - b. Bailleur de fonds
 - c. Ministère
 - d. Bureau d'étude
 - e. Exploitant
 - f. Université / Centre de recherche
 - g. ONG
 - h. Autre :
- 3) Avez-vous déjà fait une enquête sur le genre au sein de votre organisation ?
 - a. Oui
 - b. Non
- 4) Savez-vous quel est le pourcentage de femmes dans votre organisation ?
 - a. Oui
 - b. Non
 - i. Si oui, quel est-il ?

- 5) Savez-vous quel est le pourcentage de femmes à des postes à responsabilité dans votre organisation ?
- a. Oui
 - b. Non
 - i. Si oui, quel est-il ?
- 6) Savez-vous quels sont les secteurs les plus féminisés dans votre organisation ?
- a. Oui
 - b. Non
 - i. Si oui, quels sont-ils ? (Choix multiples)
 1. Administration
 2. Services techniques/opérationnels
 3. Informatique
 4. Marketing
 5. Communication
 6. Finances/comptabilité
 7. Ventes
 8. Autre
- 7) Avez-vous déjà pris des mesures pour favoriser l'accès des femmes à des postes spécifiques dans votre organisation ou dans les projets que vous mettez en œuvre ?
- a. Oui
 - b. Non
 - Si oui, de quel type :
 - i. Un quota de femmes par direction/projet
 - ii. Un appel à candidature uniquement destiné aux femmes
 - iii. Autre
- 8) Y a-t-il une politique de lutte contre le harcèlement sexiste et sexuel dans votre organisation, dans les projets que vous mettez en œuvre ?
- a. Oui

b. Non

i. Si oui, comment se traduit-elle ?

1. Par une campagne de sensibilisation
2. Par des formations en interne sur le sujet
3. Par la mise en place de cellule d'écoute
4. Autre

ii. Si non, pourquoi ?

1. Pas nécessaire
2. Pas de budget
3. Pas intéressé
4. Autre

9) Votre organisation a-t-elle mis en place une ou des formations sur le genre en son sein ?

a. Oui

b. Non

i. Si oui, de quel type ?

1. Sur le harcèlement sexiste et sexuel
2. Sur la prise en compte du genre dans les projets de l'organisation
3. Autre

ii. Si oui, citez le nom de l'organisme qui l'a ou les a dispensé(s) :

10) Voyez-vous actuellement des évolutions au sein de votre organisation par rapport au thème du genre ?

a. Oui

b. Non

i. Si oui, lesquelles ? (Choix multiple)

1. Le sujet est plus souvent pris en compte dans les décisions en interne
2. Il y a plus de femmes dans l'organisation

3. Il y a plus de femmes à des postes à responsabilité
4. Autre

11) Existe-t-il une association ou un réseau de femmes dans votre organisation ?

- a. Oui
- b. Non
 - i. Si oui, quelles sont ses activités ? (Choix multiple)
 1. Mise en relation des femmes de tout niveau professionnel
 2. Mentoring professionnel
 3. Moments de convivialité
 4. Formations
 5. Autre

12) Votre organisation a-t-elle cherché à obtenir un label (comme le label Egalité professionnelle, par ex.) ou à vous conformer à des normes nationales sur le sujet ?

- a. Oui
- b. Non
 - i. Si oui, lequel/lesquels ?

Le genre dans vos projets

13) Le genre est-il un sujet important dans la mise en œuvre de vos projets ?

- a. Pas du tout important
- b. Important
- c. Très important
 - i. Si « important » ou « très important », comment prenez-vous en compte le genre dans vos projets ?
 1. En tentant de respecter la parité dans l'équipe du projet
 2. En considérant les enjeux spécifiques des femmes de l'équipe du projet (risques pour leur sécurité, moindre participation aux décisions, etc.)

3. En considérant les enjeux spécifiques des femmes affectées par le projet (patrons de mobilité spécifiques, violence de genre, etc.)
4. Autre

14) Y a-t-il un budget spécifique pour les activités de genre dans vos projets ?

- a. Toujours
- b. Parfois
- c. Jamais
 - i. Si « toujours » ou « parfois », qu'est-ce que cela représente en pourcentage du budget total ?
 1. Moins de 10%
 2. Entre 10 et 20%
 3. Plus de 20%

15) Y a-t-il des politiques anti-discrimination ou en faveur de certains groupes sociaux dans la mise en œuvre de vos projets ?

- a. Oui
- b. Non

16) Mettez-vous en place des actions pour favoriser la participation des femmes aux processus de décision ?

- a. Oui
- b. Non
 - i. Si oui, lesquelles ? (Choix multiple)
 1. Temps d'échanges réservés aux femmes
 2. Prise en compte des emplois du temps particuliers des femmes
 3. Autre :

17) Avez-vous déjà réalisé un projet qui portait essentiellement sur le thème du genre ?

- a. Oui
- b. Non

- i. Si oui, quel type de projet ? (Choix multiple)
 - 1. Plan Action genre
 - 2. Etude de mobilité des femmes
 - 3. Diagnostic spécifique sur le genre
 - 4. Politique / Programme
 - 5. Guide
 - 6. Évènement / Campagne
 - 7. Autre :
- ii. Si oui, quel type de problème avez-vous rencontré^[NM4] ?
 - 1. Manque de personne ressource
 - 2. Manque d'intérêt de la part des partenaires
 - 3. Manque de budget
 - 4. Aucun
 - 5. Autre :

18) Avec quel(s) partenaire(s) avez-vous travaillé sur le thème du genre et transport ?

- a. Gouvernement national
- b. Gouvernement local
- c. ONG « du Sud »
- d. ONG « du Nord »
- e. Université / Centre de recherche
- f. AOM
- g. Entreprise privée
- h. Bailleurs

Questions spécifiques pour les structures privées ou autres structures qui répondent à des appels d'offre :

19) Quand vous répondez à des appels d'offre, devez-vous ou souhaitez-vous remplir des conditions sur la parité dans vos équipes ou sur la mise en place du projet ?

- a. Jamais

- b. Parfois
- c. Souvent
- d. A chaque fois
 - i. Si « parfois », « souvent » ou « à chaque fois » :
Quels sont les organismes qui en font la demande ?
 - 1. Bailleurs
 - 2. AOM
 - 3. Exploitants
 - 4. Notre organisation propose elle-même la parité de ses équipes.

20) Quand vous répondez à des appels d'offre, devez-vous ou souhaitez-vous considérer le thème du genre au moment de répondre ?

- a. Jamais
- b. Parfois
- c. Souvent
- d. A chaque fois
 - i. Si « parfois », « souvent » ou « à chaque fois » : Qui sont les organismes qui en font la demande ?
 - 1. Bailleurs
 - 2. AOM
 - 3. Exploitants
 - 4. Notre organisation s'intéresse d'elle-même à ce thème.

Questions spécifiques pour les organisations publiques (Ministère, autorité locale, AOM) et les exploitants :

21) Lors des études préalables à un projet, cherchez-vous à identifier la mobilité spécifique des femmes (spécificités de leurs déplacements, mode utilisé, etc.) ?

- a. Oui
- b. Non

22) Avez-vous des données spécifiques relatives au genre ?

- a. Oui
- b. Non
 - i. Si oui, lesquelles :
 - 1. Mode de déplacement utilisé
 - 2. Mode de déplacement souhaité et raisons du choix
 - 3. Caractéristiques du déplacement (motif, durée, nombre de trajets, si elles sont accompagnées)
 - 4. Données sur le harcèlement sexuel et sexiste
 - 5. Autre

23) Prenez-vous des mesures spécifiques pour améliorer les conditions de mobilité des femmes ?

- a. Oui
- b. Non
 - i. Si oui, lesquelles ?
 - 1. Campagnes de sensibilisation
 - 2. Tarification intégrée
 - 3. Renforcement de la sécurité dans les stations/dans les modes de déplacement (patrouilles, éclairage, lien avec le poste de police)
 - 4. Adaptation de l'infrastructure (permettre le déplacement avec une poussette, etc.)
 - 5. Autre :
 - ii. Si non, pourquoi ?
 - 1. Pas d'intérêt/envie
 - 2. Pas de budget pour
 - 3. Pas la priorité
 - 4. Autre :

Questions spécifiques pour les universités et les organisations qui dispensent des formations :

24) Avez-vous des enseignements sur le thème du genre dans votre établissement ?

- a. Oui
- b. Non
 - i. Si oui, de quel type ? (Choix multiple)
 - 1. Intervention ponctuelle
 - 2. Cours obligatoire
 - 3. Cours facultatif
 - 4. Diplôme spécialisé
 - 5. Autre

Le genre chez vos partenaires

25) Voyez-vous actuellement des évolutions de la prise en compte du genre par vos partenaires ?

- a. Oui
- b. Non
 - i. Si oui, quels partenaires ?
 - 1. Gouvernement national
 - 2. Gouvernement local
 - 3. ONG « du Sud »
 - 4. ONG « du Nord »
 - 5. Université
 - 6. AOM
 - 7. Entreprise privée
 - 8. Bailleurs
 - 9. Autre :
 - ii. Si oui, quelles évolutions ?
 - 1. Plus de prise en compte du thème dans leurs projets
 - 2. Moins de prise en compte du thème

- 3. Plus de budget alloué à des projets sur le thème, en lien avec le thème
- 4. Moins de budget

26) Selon vous, quelles organisations locales (ONG, institut, coopérative, start-up, université, etc.) pourraient servir de relais pour développer des initiatives sur le genre et la mobilité dans les villes du Sud ?

Donner au maximum 5 noms d'organisations :

.....

Le genre à CODATU

27) Selon vous, CODATU est-elle pertinente pour (choix multiple) :

- a. Diffuser des bonnes pratiques sur le thème du genre dans la mobilité et le transport
- b. Accompagner ses membres et partenaires pour mieux prendre en compte le genre dans la préparation et la mise en œuvre de leurs projets
- c. Autre :
- d. CODATU ne serait pas pertinente pour traiter le sujet du genre

28) Votre organisation serait-elle intéressée pour développer des activités sur le thème du genre avec CODATU ?

- a. Oui
- b. Non
 - i. Si oui, de quelle manière ?
 - 1. Participation à des ateliers, des forums
 - 2. Participation à des formations
 - 3. Participation à des visites techniques
 - 4. Participation à des publications
 - 5. Autre :

29) Y-a-t-il un projet relatif au genre que votre structure a développé et que vous souhaiteriez valoriser en particulier ?

.....

30) Est-ce que vous ou quelqu'un de votre organisation souhaiterait être recontacté pour un entretien afin de répondre avec plus de détails sur les différents projets menés ?

a. Oui

b. Non

i. Si oui, merci d'indiquer le contact de la personne :

31) Contact référent de votre structure (nom, mail, tel) :

.....

32) Contact éventuel de la personne référente sur le thème du genre dans votre structure
(nom, mail, tel) :

33) Remarques supplémentaires éventuelles :

.....

Merci pour vos réponses et votre implication. Ces réponses nous permettront de diffuser les connaissances et les bonnes pratiques de la prise en compte du genre dans le milieu du transport et de la mobilité.

Pour obtenir des informations supplémentaires, vous pouvez contacter Noémi Mené (nmene@codatu.org) ou Lucile Boudet (lboudet@codatu.org).