



Une exploration de «l'Equity» ... qu'est-ce au juste et quel est le rapport avec la construction routière?

En vue de faire progresser les pratiques de construction routière en Belgique, le CRR s'est donné pour mission d'organiser la recherche, de stimuler l'innovation et de diffuser les nouvelles connaissances. Afin de préparer le secteur à l'avenir, le CRR surveille les développements et les tendances qui devraient devenir monnaie courante à court terme. «Equity» est l'un de ces thèmes.

Dans cet article, nous expliquons ce que le concept «Equity» représente et d'où il vient, nous montrons comment cela se manifeste dans l'espace public et nous explorons la signification pour le secteur de la construction routière et le CRR.

Equity? (Howard & Wilkes, 2022; Leahy & Takesian, s.d.; Madison, 2021)

En bref, «Equity» est synonyme de justice et d'égalité. C'est l'une des notions en vogue pour assurer un traitement impartial et équitable et lutter contre le favoritisme et la discrimination. Un autre concept lié à la justice est «Equality», avec une nuance essentielle (Figure 1).



Figure 1 – Différence entre «Equality» et «Equity»

Quand on parle «d'Equality», tout le monde est traité exactement de la même manière, sans tenir compte des besoins individuels (le même vélo pour tout le monde), tandis que quand on parle «d'Equity», les moyens dont on a **besoin pour réussir** (un vélo sur mesure) sont fournis.

«Equity» concerne le personnel (workforce), mais aussi les normes, les pratiques et les méthodes de travail.

«Equity» en lien avec le personnel

En ce qui concerne le **personnel**, il appartient à chaque entreprise **d'élaborer ses propres plans** pour veiller à «l'Equity». Ce faisant, les valeurs «Equity», diversité et inclusion, sont souvent utilisées l'une pour l'autre, alors qu'il existe bel et bien une distinction. McKinsey utilise les définitions suivantes:

- «Equity» fait référence à un traitement équitable pour tous, de sorte que les normes, pratiques et politiques existantes garantissent que l'identité n'est pas un facteur prédictif de l'opportunité ou du résultat;
- La diversité fait référence aux personnes représentées au sein de la population active;
- L'inclusion fait référence à la manière dont le personnel appréhende le lieu de travail et à la mesure dans laquelle les organisations accueillent tous les employés et leur permettent de contribuer de manière significative.

Parfois, ces valeurs sont limitées au genre. Cependant, il existe de nombreuses valeurs auxquelles l'égalité et la justice peuvent se rapporter (âge, genre, appartenance ethnique, capacités, religion, revenus, etc.), chacun avec ses propres sensibilités.

«Equity» en lien avec les normes, les pratiques et les méthodes de travail

Les méthodes de travail, les normes et les pratiques s'appliquent à une organisation. Au CRR, qui est au service de toutes les entreprises du secteur routier et fournit des conseils sur l'entretien et la construction des infrastructures routières, par exemple, nos méthodes de travail et nos conseils présentent implicitement un intérêt pour le secteur (gestionnaires routiers, entrepreneurs).

Le CRR travaille sur des matériaux et des dispositifs, des techniques, des essais, des mesures et utilise des logiciels. Pour certains aspects, la notion «d'Equity» n'est pas encore tout à fait claire; la meilleure façon de l'appliquer non plus. D'un point de vue exploratoire, on peut dire:

- **Matériaux et aménagements:** il s'agit de concevoir l'espace public et de recourir à des matériaux qui garantissent que tout le monde peut se déplacer dans l'espace public. Le concept *Design for all*, qui a fait son apparition vers le changement de millénaire, est un concept important qui vise à créer des produits, des environnements et des services utilisables par tous, indépendamment des capacités ou des handicaps.
- **Techniques:** pour l'entretien et la construction des infrastructures routières, il s'agit des possibilités (chances, opportunités) et des impossibilités pour chacun d'appliquer les techniques.

- **Essais et mesures:** en ce qui concerne les essais: idem que pour les techniques. Pour les échantillonnages et les enquêtes, il s'agit d'assurer une représentativité suffisante de l'échantillon de population.
- **Logiciel:** le logiciel doit être utilisable par tous, y compris par les daltoniens et les malvoyants.

Qu'est-ce que cela signifie pour le CRR?

Une première analyse de l'application de «l'Equity» a eu lieu sur les activités de la division Mobilité et sécurité routière. Cette division se concentre notamment sur l'aménagement de la voie publique et la sécurité d'utilisation de cette infrastructure par tous les types d'usagers de la route. L'analyse nous apprend que, sans y coller l'étiquette «Equity», nous prenons en compte les valeurs que représente «Equity». Quelques exemples de projets qui en témoignent:

- En réfléchissant à la **recharge à domicile des véhicules électriques par des câbles passant sur le trottoir**, nous avons prêté attention au danger que cela peut représenter pour les usagers (en particulier les piétons et les personnes à mobilité réduite);
- Avec la **chaise d'auscultation** développée par le CRR, on évalue le confort d'un revêtement piéton par bloc de mesure de 5 m et on enregistre la pente longitudinale et transversale. L'accent mis sur ce sujet s'inscrit parfaitement dans le thème «Equity»;
- Le **groupe de travail CAV** (véhicules connectés et autonomes) tourné vers l'avenir se penche également sur les taxis robots (voitures autonomes déployées par une entreprise pour des trajets partagés), qui peuvent rendre accessibles des lieux où les transports en commun ne sont pas rentables (par exemple, les zones d'activité la nuit). Ces taxis robots sont aussi potentiellement utiles pour les personnes qui n'ont pas de permis de conduire (personnes âgées, jeunes, etc.) et pour celles qui n'ont pas les moyens de posséder leur propre véhicule «intelligent». Le concept de taxis robots est très clairement axé «Equity»;
- Dans le cadre des formations visant à mener des **audits de sécurité routière**, un nombre impressionnant de mesures sont abordées. Une attention particulière est accordée aux usagers de la route les plus vulnérables.

«Equity»: est-ce vraiment nouveau? (Bajwa et al., 2022; Cruz Serrano, 2021; Viswanath et al., 2022)

Il existe un grand nombre d'outils et de documents qui dépeignent ce qu'il faut entendre par «Equity». Mais ne serait-ce pas une tentative de «faire du neuf avec du vieux»? Ou s'agit-il d'une évolution inéluctable?

Aux **États-Unis**, berceau du concept «Equity» lié à l'infrastructure routière, l'importance d'examiner le système de circulation du point de vue de «l'Equity» est très marquée. Cette approche aide les planificateurs et les concepteurs à prendre en compte les besoins de chaque personne potentiellement desservie ou affectée par chaque décision en matière de circulation et de transport. Cela permet d'améliorer l'accessibilité de la ville pour tous, y compris les personnes âgées, les personnes handicapées et à faibles revenus, les personnes de couleur et les personnes vivant dans des zones défavorisées. En outre, cela peut améliorer la qualité de l'expérience des usagers des transports en commun, réduire les blessures et les décès des piétons et des cyclistes et encourager un mode de vie plus sain.

On y parle de l'aménagement de rues complètes (**complete streets**), avec la justice comme élément clé. Cela englobe également des éléments axés sur l'infrastructure, tels que:

- l'allongement de la phase verte aux traversées piétonnes pour laisser aux piétons plus lents le temps de traverser;
- l'installation de signaux acoustiques pour les piétons afin d'avertir les personnes malvoyantes qu'elles peuvent traverser en toute sécurité;
- l'installation de terre-pleins centraux pour permettre aux gens de traverser une voie à la fois et leur fournir une zone d'attente sécurisée;
- la création et la réparation des trottoirs afin de proposer une surface plane et continue où les gens peuvent marcher ou utiliser des aides à la mobilité.
- l'augmentation du nombre de connexions et de traversées sécurisées afin de réduire les obstacles et les itinéraires détournés.

En lien avec «Equity», on parle aussi d'un **road diet**. Il s'agit en fait d'une reconfiguration de la route, avec une largeur de chaussée effective réduite ou moins de voies pour les voitures et plus d'espace pour les autres modes de transport.

Pour la Belgique, les «mesures de justice» sous le dénominateur «complete streets» et «road diets» semblent peu innovantes. Le réaménagement de la voirie dans les villes avec plus d'espace pour les cyclistes et les piétons fait partie intégrante de la politique. Les gestionnaires routiers travaillent à des mesures similaires sans leur donner le nom «Equity».

La planification de l'infrastructure pour la **mobilité électrique**, axée notamment sur l'accessibilité, la sécurité et la payabilité, est un exemple éloquent des considérations en matière de justice et d'égalité:

- **Accessibilité financière** de la possession et de l'utilisation d'un VE: un véhicule électrique est-il accessible aux personnes ayant un petit budget? Qu'en est-il des variations dans les options de recharge à domicile et des coûts et tarifs d'électricité associés?
- **Sécurité** lors de l'accès et de l'utilisation des stations de recharge pour VE: qu'en est-il de la possibilité de se déplacer à pied dans les infrastructures proches? Est-il possible de s'abriter en cas d'intempéries? Y a-t-il des caméras de sécurité?
- **Accessibilité** des équipements de recharge des VE: quid des personnes à mobilité réduite? Dans quelle mesure les lieux de recharge publics en tiennent-ils compte?



(Source: U.S. Access Board)

Figure 2 – Accessibilité des équipements de recharge des VE

- **Couverture géographique** de l'infrastructure de mobilité électrique: comment les différences entre les quartiers plus pauvres et les quartiers plus riches sont-elles gérées?
- **Disponibilité d'infrastructures sécurisées** pour la micromobilité et les infrastructures spéciales pour les transports en commun: dans quelle mesure l'utilisation de véhicules électriques peut-elle augmenter? Comment s'assurer que tout le monde ait accès aux modes de transport électriques les moins chers (trottinettes électriques, cyclomoteurs, etc.)?

L'exemple de la mobilité électrique montre clairement ce qu'implique la notion «d'Equity». La plupart des sujets sont également pris en compte en Belgique. Il s'agit aussi en partie d'éléments liés à l'infrastructure, tels que l'accessibilité des bornes de recharge. Une décision de placer les bornes de recharge sur la bande réservée au stationnement plutôt que sur le trottoir est un exemple clair de mesure axée sur «l'Equity», une fois de plus sans lui coller cette étiquette.

Accessibilité et égalité des chances

Un aspect qui fait l'objet d'une grande attention est **l'accessibilité** de l'espace public. Rendre l'espace public accessible à tous s'inscrit dans le cadre d'une politique d'égalité des chances. Grâce à une analyse de l'accessibilité, les communes peuvent s'assurer que l'infrastructure en place et l'aménagement sont en ordre. Cela permet à une commune de travailler progressivement à des points d'amélioration pour une commune plus accessible.

Un exemple de politique est le **test d'égalité des chances** de la Région de Bruxelles-Capitale. Le test a été élaboré pour examiner les effets des mesures politiques sur différents groupes de population (en termes de sexe, de handicap, d'origine ethnique et culturelle, d'orientation sexuelle, d'identité de genre et d'expression de genre, d'origine sociale et de situation sociale). Le test doit obligatoirement être utilisé par les institutions publiques régionales pour les documents de planification stratégique, les textes législatifs et réglementaires, ainsi que les documents de cession et de concession et l'octroi de subventions pour un montant supérieur à 30 000 €, entre autres.

La politique d'égalité des chances peut également relever de la conduite responsable des entreprises (CRE). La CRE englobe la responsabilité d'une organisation quant aux effets de ses décisions et de ses activités sur la société et l'environnement.

Boîte à outils de l'ITF sur l'analyse de genre pour le transport (International Transport Forum [ITF], 2024)

L'ITF (International Transport Forum) a mis au point une boîte à outils, un processus analytique systématique permettant d'identifier les différences liées au genre et la pertinence du genre dans un contexte spécifique. Il s'agit d'un premier pas vers la réalisation de l'égalité entre les genres, qui consiste notamment à mesurer comment les mêmes facteurs, par exemple politiques, peuvent avoir un impact différent sur les femmes et les hommes.

La boîte à outils comporte une check-list et des indicateurs de genre. La **check-list de genre** est utile pour répondre à des questions telles que «qui sera affecté par les politiques et les projets, et comment? Quels sont les différents besoins, préférences ou contraintes en matière de transport selon le genre? Qui est impliqué dans le processus décisionnel?».

La boîte à outils propose **des indicateurs de genre** pour évaluer ce qu'il en est d'une politique ou d'un projet en matière d'égalité des genres. Voici quelques exemples d'indicateurs:

- La circulation est-elle tout aussi sûre pour tous les genres? Les indicateurs sont objectivement mesurables: tués et blessés sur la route, type de passager tué ou blessé, mesures de sécurité fondées sur le genre dans les transports en commun;
- Tous les genres peuvent-ils indistinctement se sentir en sécurité lorsqu'ils voyagent? Indicateurs: perception de la sécurité, fréquence de la violence liée au genre, impact des problèmes de sécurité sur le comportement en matière de voyage, sensibilisation du public, protection des droits.
- Les différents genres voyagent-ils de manière différente? Existe-t-il des différences liées au genre en ce qui concerne l'utilisation des véhicules privés? Les transports en commun sont-ils accessibles à tous indistinctement?

Cette boîte à outils toute neuve peut être une source d'inspiration pour les gestionnaires routiers. En testant la boîte à outils, une première analyse axée sur le genre peut devenir matière à discussion et être répandue. Elle peut ensuite être complétée par d'autres valeurs d'égalité et de justice.

Les manifestations de «l'Equity» dans le paysage urbain

Plusieurs manifestations dans le paysage urbain sont associées à l'égalité et à la justice. Il s'agit de manifestations qui correspondent à l'image temporelle et qui resteront probablement visibles en permanence dans le paysage urbain. Trois exemples pour illustrer ces propos:

- **Signalisation routière pour promouvoir l'égalité des sexes:** dans la ville de Genève, la moitié des panneaux de signalisation aux traversées piétonnes ont été remplacés par des versions modifiées des panneaux routiers (image de femme, femme enceinte, femme âgée, couple de femmes, femme d'origine africaine, femme un peu plus corpulente). Genève a dépensé un budget approximatif de 50 000 € à cette fin.

La ville de Genève considère qu'il s'agit d'une contribution concrète, visible et pertinente à l'action globale en faveur de «l'Equality» (le terme «Equity» n'est pas utilisé), afin de rendre la ville plus accueillante et plus inclusive pour tous. La question qui se pose ici est de savoir jusqu'où on peut aller dans ce domaine, car pour l'instant, l'accent est mis sur les femmes. En outre, il est difficile de savoir s'il y a des implications (potentielles) pour la sécurité routière. Quelle sécurité offrent des panneaux routiers non uniformes? Est-ce qu'ils détournent l'attention de la route? Ou bien l'acclimatation résout-elle ce problème? Comment les véhicules autonomes interprètent-ils ces panneaux routiers?

A Londres, on rencontre quelque chose de similaire, avec des feux de circulation spéciaux pour les piétons qui traversent.

- **Égalité dans les noms de rue:** il s'agit d'une autre manifestation axée sur le genre dans le paysage urbain. L'idée est que la proportion de noms de rue mettant à l'honneur une personne de sexe masculin peut progressivement diminuer au profit de noms de rue faisant référence à d'autres types de genre.



Figure 3 – Exemples de panneaux de signalisation à Genève (à gauche et au centre) et de feux de signalisation à Londres (à droite)

C'est une tendance que l'on observe en Belgique, mais aussi ailleurs. Il y a peu de chiffres disponibles. Londres est relativement bien placée dans ce domaine, avec environ 27,5 % de noms de rue faisant référence à des femmes, alors que Marseille doit se contenter de 0,6 %. Bruxelles suit elle aussi la tendance et la proportion de noms de rue faisant référence à des femmes est de près de 7,4 %. Un changement notable a été le nom donné au tunnel Annie Cordy, qui a été rénové.

- **Passages pour piétons arc-en-ciel:** ces traversées piétonnes colorées contribuent symboliquement à une société plus tolérante. Il s'agit ici de soutenir la diversité et l'inclusion. En ce qui concerne le passage pour piétons arc-en-ciel, des questions se posent régulièrement au sujet de l'uniformité et même de la légalité.

Les exemples ci-dessus sont des manifestations frappantes dans le paysage urbain des valeurs d'égalité et de justice. S'ils peuvent être polarisants, il existe également des dispositifs d'infrastructure où le lien avec «Equity» n'est pas immédiatement établi, mais qui contiennent une composante d'égalité et de justice.

Il suffit d'observer, par exemple, comment les villes gèrent les trottinettes électriques partagées. Les villes font des choix diamétralement opposés en ce qui concerne cette forme de micromobilité émergente, avec les différences qui en découlent en termes «d'Equity».

- Après consultation populaire, Paris a interdit les **trottinettes électriques partagées**, principalement pour des raisons de sécurité routière. Les trottinettes étaient abandonnées çà et là dans l'espace public, compromettant l'utilisation sûre des trottoirs. L'interdiction met fin à ce problème. D'autre part, une partie de la population se retrouve privée des trottinettes électriques partagées. Toutefois, Paris mise davantage sur les vélos électriques partagés.
- La région bruxelloise, quant à elle, s'efforce de **créer les conditions propices à l'utilisation sécurisée des trottinettes partagées**. L'infrastructure routière est adaptée en misant sur les *dropzones* et le *geofencing*. Les trottinettes électriques doivent être redéposées dans des *dropzones* après utilisation. La technique du *geofencing* (délimitation d'une zone géographique virtuelle) encourage l'utilisation de ces *dropzones* (les frais liés à l'utilisation de la trottinette continuent à courir tant que celle-ci n'est pas redéposée dans une *dropzone*). A certains endroits, comme dans les zones piétonnes, la vitesse des trottinettes électriques est également limitée. Grâce à cette politique, nous observons donc des changements dans l'espace public, sans toutefois qu'une partie de la population se retrouve privée d'un accès à une mobilité électrique relativement bon marché.
- Offrir l'opportunité (région bruxelloise) est une forme d'égalité et de justice qui diffère de celle de l'interdiction de Paris.

Conclusion

À première vue, «Equity» ne signifie pas encore grand-chose pour les entrepreneurs, si ce n'est la prise de conscience que la justice et l'égalité sont des valeurs qui sont considérées comme plus importantes que par le passé et dont nous voyons des manifestations dans le paysage urbain. En outre, il n'est pas inconcevable que les maîtres d'ouvrage s'enquière à l'avenir de la manière dont une entreprise accorde de l'attention à la justice et à l'égalité. Il peut s'agir des valeurs de l'entreprise, mais aussi des applications dans le cadre d'un projet routier.

Les **autorités** prennent de plus en plus en compte la justice et l'égalité; elles s'imposent l'obligation d'évaluer les politiques et les projets en matière d'égalité des chances. Il s'agit d'une réponse à un besoin émergent de la société.

Il semble que le train soit en marche. Selon toute vraisemblance, le principe *design for all*, éminemment axé sur l'égalité et la justice, est là pour rester. Il ne faut pas s'attendre à ce que les régions fassent volte-face dans leurs politiques de mobilité et d'infrastructure ni à ce que l'accent mis sur l'habitabilité et la sécurité routière **de tous les usagers de la route** passe au second plan.

Lorsque l'accent est mis en grande partie sur le genre, il ne faut pas s'étonner d'une plus grande attention portée à d'autres éléments dans un avenir proche. Il est important de traiter cette question de manière correcte et objective, et surtout de continuer à souligner l'importance d'une **sécurité routière objective**. La lutte pour plus d'égalité et de justice est mieux servie lorsqu'elle va de pair avec une amélioration de la sécurité routière.



Bibliographie

Bajwa, M., Henry, N. & Shukla, A. (Eds.). (2022). *The road ahead: 26 voices for safe & sustainable mobility*. United Nations (UN). <https://roadsafetyfund.un.org/news/road-ahead-26-voices-safe-and-sustainable-mobility>

Bonvin Bonfanti, A. (2024, mai 14). 250 panneaux de signalisation féminisés en Ville de Genève. *Ville de Genève*. <https://www.geneve.ch/actualites/250-panneaux-signalisation-feminises-ville-geneve>

Complete streets. (2024). *Smart Growth America*. <https://smartgrowthamerica.org/what-are-complete-streets/>

Cruz Serrano, L. (2021). *Women in infrastructure: Selected stocktaking of good practices for inclusion of women in infrastructure* (OECD Public Governance Policy Papers No. 7). Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). <https://doi.org/10.1787/9eab66a8-en>

denlowie. (2021, oktober 3). *Zebepad* [Online forum post + Commentaren]. Juridisch Forum. <https://juridischforum.be/viewtopic.php?t=134155>

Equal Brussels. (2024). *Test d'égalité des chances de la Région de Bruxelles-Capitale*. <https://test.equal.brussels/fr>

- EqualStreetNames.Bruxelles. (2024, mai 1). <https://equalstreetnames.brussels/fr/index.html#10.9/50.8371/4.3692>
- Equity considerations in electric mobility infrastructure planning (2023, June 29). US Department of Transportation. <https://www.transportation.gov/urban-e-mobility-toolkit/e-mobility-infrastructure-planning/equity-considerations>
- Gelijke kansen in Vlaanderen. (S.d.). Vlaanderen.be. <https://www.vlaanderen.be/gelijke-kansen-in-vlaanderen>
- Heddema, R. (2020, februari 11). Feminisering verkeersborden kost Genève 50.000 euro. EW Magazine. <https://www.ewmagazine.nl/buitenland/achtergrond/2020/02/feminisering-verkeersborden-kost-geneve-50000-euro-195227w/>
- Howard, C. & Wilkes, R. (2022, March 10). What is the difference between equity and equality? *Divided we fall*. <https://dividedwefall.org/equity-vs-equality/>
- International Transport Forum (ITF). (2024). *ITF gender analysis toolkit for transport*. <https://www.itf-oecd.org/itf-gender-analysis-toolkit-transport-policies-0>
- Kitchin, F., Maci, G. & Janssen, A. (2022, March 3). Gender-sensitive infrastructure planning means better cities for everyone. *Urbanet*. <https://www.urbanet.info/gender-sensitive-approach-infrastructure/#:~:tekst=A%20gender-sensitive%20approach%20to%20infrastructure%20development%20can%20promote,improve%20the%20well-being%20of%20everyone%20in%20the%20city>
- Leahy, A. & Takesian, Y. (S.d.). The importance of the equity lens in transportation planning and design. *Kittelson & Associates*. <https://www.kittelson.com/ideas/the-importance-of-the-equity-lens-in-transportation-planning-and-design/#:~:text=By%20Amanda%20Leahy%20Yolanda%20Takesian&text=An%20equity%20lens%20helps%20planners,solutions%20are%20refined%20and%20tested>
- Madison, L. (2021, July 13). Equality vs. equity: Do you know the difference? *Vitals*. <https://vitals.sutterhealth.org/equality-vs-equity-do-you-know-the-difference/>
- Robert Wood Johnson Foundation (RWJF). (2017, June 30). *Visualizing health equity: One size does not fit all infographic*. <https://www.rwjf.org/en/insights/our-research/infographics/visualizing-health-equity.html>
- Schwab, P.-N. (2020, mars 11). Féminisation des noms de rues: Un débat utile ou un artifice politicien? *Into the Minds*. <https://www.intotheminds.com/blog/feminisation-noms-de-rues/>
- Viswanath, K., Kapoor, A., Mandal, R. & Tandon Mehrotra, S. (2022). *She rises: Responsive, inclusive, safe & equitable spaces: A framework for caring cities*. *Safetipin*. <https://safetipin.com/report/she-rises-a-framework-for-caring-cities/>
- Vrouwen en mobiliteit: Mobiliteit is niet genderneutraal. (2020, maart 7). *Netwerk duurzame mobiliteit*. <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/vrouwen-en-mobiliteit-mobiliteit-niet-genderneutraal>
- What is diversity, equity, and inclusion? (2022, August 17). *McKinsey & Company*. <https://www.mckinsey.com/featured-insights/mckinsey-explainers/what-is-diversity-equity-and-inclusion#/>