



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/2009/7  
17 décembre 2008

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Soixante et onzième session  
Genève, 24-26 février 2009  
Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**RAPPORT AU COMITÉ EXÉCUTIF DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE  
POUR L'EUROPE SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PRIORITÉS  
DE LA RÉFORME DE LA CEE POUR UN RENFORCEMENT  
DE CERTAINES ACTIVITÉS DU COMITÉ**

**Le Comité des transports intérieurs et les questions relatives à l'équité  
entre les sexes dans le domaine des transports**

**Note du secrétariat<sup>1</sup>**

Le Comité souhaitera peut-être noter que le Comité exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) a demandé à tous les comités sectoriels de mettre en place un mécanisme pour s'assurer que l'égalité des sexes est effectivement institutionnalisée dans les domaines pertinents du Programme de travail. Il a en outre demandé à tous les comités sectoriels d'inclure les questions de genre dans le rapport annuel au Comité exécutif. À sa réunion de juin 2008, le Bureau a demandé au secrétariat d'établir, pour examen à sa réunion suivante, un document sur les questions relatives à l'équité entre les sexes dans le domaine des transports. À sa réunion de novembre 2008, le Bureau a examiné le document en question et a recommandé au Comité de l'approuver.

---

<sup>1</sup> Le présent document devrait être examiné en parallèle avec les documents ECE/TRANS/2009/6 et ECE/TRANS/2009/8.

## INTRODUCTION

1. Lorsqu'il s'agit d'améliorer la productivité des femmes et de promouvoir l'égalité entre les sexes, les transports peuvent faire la différence. Outre leur contribution majeure à la croissance économique, ils jouent un rôle crucial dans le développement socialement durable en élargissant l'accès aux services de santé et d'éducation, et à l'emploi, en améliorant l'échange d'informations et en favorisant la cohésion sociale. Pourtant, d'après la Banque mondiale, il semble que dans le monde entier, on ne tienne guère compte des besoins des femmes dans les projets de développement des transports.

2. Pour une politique des transports plus proche des besoins des femmes, il convient d'adopter une démarche méthodique afin de comprendre ces besoins, de définir les instruments nécessaires à leur satisfaction, d'analyser les coûts et avantages de ces instruments et d'établir un plan directeur. À cet effet, il faut par ailleurs que les femmes soient représentées à chaque étape de la planification et de la conception des programmes d'investissement dans les transports. Les organismes publics et les ONG, les organisations locales et les associations féminines auxquels on pourrait faire appel aux fins de la planification et de la mise en œuvre de ces programmes devraient être recensés et consultés.

3. Le secteur des transports est habituellement une branche à forte prédominance masculine tant du point de vue de l'emploi que des valeurs qu'il véhicule. Parallèlement, il est généralement admis que la distinction entre les sexes soulève des questions nombreuses et extrêmement importantes. Toutefois, il existe des grandes différences dans les moyens adoptés pour traiter ces questions selon que le pays visé est développé ou en développement.

4. Dans les pays en développement, il est fréquent que les moyens de transport à la disposition des femmes soient sérieusement restreints, ce qui se traduit souvent par un accès limité aux marchés du travail, par des hausses des coûts de production et par une diminution de la quantité de produits qui peut être apportée au marché. Un accès difficile aux moyens de transport perturbe par ailleurs la fréquentation scolaire des filles plus que celle des garçons, complique le recours des femmes aux services de santé et autres services publics et augmente le taux de mortalité maternelle. D'après les informations dont on dispose, dans ces pays, la pénurie de services de transport a de plus lourdes conséquences pour les femmes qui consacrent de longues heures au transport d'eau et de combustible et qui doivent faire de longs trajets à pied pour aller aux champs. Le transport de charges posées en équilibre sur la tête représente un grand danger pour la santé des femmes sans compter les risques plus élevés d'accidents qu'elles courent lorsqu'elles marchent avec leur lourd chargement sur des routes encombrées. Dans certaines régions où l'eau est rare, une fille seulement, pour deux garçons, va à l'école en raison du temps consacré à l'approvisionnement en eau.

5. Les transports ne sont guères mentionnés dans les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD), que ce soit comme cause de la pauvreté ou comme moyen d'y remédier. Pourtant, l'infrastructure et les services de transport ont une grande influence sur l'émancipation des groupes vulnérables comme les femmes, parce qu'ils permettent de diminuer le temps consacré aux tâches ménagères, et d'avoir accès en temps opportun et à des prix raisonnables à des services de base comme les soins de santé, l'éducation ainsi que l'eau et l'assainissement. De ce fait, l'accès aux services de transport et la mobilité pour les femmes pourraient être considérés comme décisifs dans la réalisation des OMD d'ici à 2015.

6. Ces considérations, étayées par de nombreux travaux de recherche, études de cas et analyses documentés, ont incité les organismes de développement, les banques internationales de développement et la communauté des donateurs en général à concevoir de nouvelles façons d'envisager les questions relatives à la distinction entre les sexes dans les transports en insistant particulièrement sur la contribution de ceux-ci à l'amélioration de la productivité des femmes et à la promotion de la justice sociale. Sur la base de données empiriques, ces nouvelles méthodes partent de la reconnaissance des besoins des femmes en matière de transports, de la définition d'une analyse des mesures à prendre et de l'évaluation des avantages tirés de mesures prises en faveur des femmes ainsi que de leurs coûts.

7. Dans les pays développés, il est admis que les femmes méritent un traitement distinct compte tenu des différences non négligeables qui existent entre leurs exigences et leur vécu dans le domaine des transports, par rapport à ceux des hommes – accès au transport privé, types de trajets quotidiens et d'emplois, responsabilités en matière de soins aux enfants et aux personnes âgées, manière d'envisager les transports privés et les transports publics. Dans le groupe des «femmes», des distinctions extrêmement importantes sont à faire selon, par exemple, le revenu, l'âge, la famille, la situation d'emploi, l'appartenance ethnique, le lieu de résidence, la classe sociale et le niveau d'instruction. L'équilibre particulier entre tous ces facteurs varie d'un pays à l'autre et d'une région à l'autre; c'est pourquoi il semble crucial que les responsables politiques et les entreprises de transport recueillent des renseignements au niveau local sur les meilleures pratiques assurant un équilibre entre les besoins des hommes et ceux des femmes de manière à comprendre ce qui caractérise les femmes dans ce domaine. Outre la compréhension des questions de déplacements, de transport, d'accès et d'urbanisme, on s'intéresse depuis quelques années à la prévention des accidents et à l'ergonomie.

8. Au niveau international, la distinction entre les sexes est une question qui commence à figurer dans la politique et la planification des transports et les transports commencent à figurer à l'ordre du jour de la politique en matière d'égalité des sexes. Par conséquent, le thème «Égalité des sexes et transports» a acquis une certaine légitimité. Aujourd'hui, on peut à juste titre faire valoir que, dans le domaine des transports, il n'existe pas de procédure systématique tendant à tenir compte des questions de distinction entre les sexes pour ce qui est de la formation des professionnels, de la participation des usagers ou de la conception et de la planification des systèmes, des services et du matériel. Il en résulte qu'il est très facile de négliger cet aspect: aucun protocole n'est en place et aucune sanction n'est appliquée à ceux qui omettent de prendre en considération les besoins de plus de la moitié de la population mondiale en matière de transports. Le tableau 1 présente certaines des idées fausses les plus répandues parmi les professionnels du secteur des transports avec, en regard, la description de la situation réelle<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Gender and Transport, A Strategy for Africa, Elizabeth Rankin, août 1999, projet (polycopié).

Tableau 1

## Idées reçues dans le secteur des transports

Idée reçue	Situation réelle
La distinction entre les sexes n'entre pas en ligne de compte dans les transports; il s'agit d'une question de santé, d'éducation, d'énergie, d'eau ou d'assainissement.	L'accès aux services mentionnés se fait toujours par la route, que ce soit pour le fournisseur ou pour le client.
La distinction entre les sexes est une question culturelle et sociale qu'il n'appartient pas au secteur des transports de résoudre.	Cette attitude renforce et tolère les contraintes sociales imposées. Elle était courante dans les pays développés au début du XX <sup>e</sup> siècle et c'est uniquement grâce à des demandes insistantes que les obstacles ont pu être levés.
La construction de routes améliore automatiquement la situation des femmes et leur offre d'énormes possibilités qui leur étaient auparavant refusées.	À moins de recueillir des données brutes et d'effectuer des comparaisons entre les situations avant et après la construction de routes, cette affirmation ne va pas de soi. On a relevé des cas dans lesquels l'amélioration du réseau routier a ajouté un fardeau supplémentaire pour les femmes (augmentation des travaux agricoles sans la rémunération correspondante, situations de détresse dues à l'exode des hommes, etc.).
En ce qui concerne les services maritimes, ferroviaires et aériens, la question de la différence entre les sexes ne se pose pas.	Il n'est tenu pratiquement aucun compte de la formation professionnelle et de l'emploi des femmes dans ces secteurs alors qu'elles ont des compétences dans ce domaine.
Tenir compte des questions relatives à la distinction entre les sexes dans l'élaboration d'un projet, etc., est difficile à gérer sur le plan administratif – une idée chère à la Banque mondiale.	Cette exigence n'est pas plus difficile à satisfaire que n'importe quelle autre condition applicable à l'élaboration d'un projet. On a dit la même chose à propos des questions d'environnement. Les responsables ont résolu ce problème en ayant recours à l'externalisation pour les domaines dans lesquels ils ne disposaient pas des compétences techniques.
Les projets relatifs aux transports sont évalués au moyen d'analyses coûts-avantages économiques; il n'existe pas d'avantages quantifiables pouvant être rattachés au respect des différences entre les sexes.	Des travaux ont été faits pour calculer les gains de temps obtenus par les femmes grâce à l'amélioration de l'efficacité des transports mais il faut mettre au point d'autres techniques ainsi que d'autres méthodes permettant de recenser les avantages non quantifiables.

9. L'expérience du terrain et l'analyse de la situation en Afrique et dans d'autres régions en développement ont été en grande partie à l'origine de l'intérêt porté à la distinction entre les sexes dans le domaine des transports. Les organismes donateurs multilatéraux et bilatéraux sont de plus en plus favorables à l'intégration d'une dimension sexospécifique dans les projets. En revanche, il est moins bien accepté que divers aspects des transports, parmi lesquels les réseaux routiers régionaux/nationaux, les services ferroviaires, portuaires et même aériens, doivent tenir compte des différences entre hommes et femmes. Le renforcement des institutions, la participation du secteur privé, l'assistance technique et la formation professionnelle en matière

de transports sont des domaines dans lesquels, jusqu'à présent, les différences entre les sexes n'ont pas été systématiquement prises en considération.

10. Lorsqu'il s'agit de tenir compte des questions et problèmes de différences entre les sexes dans le domaine des transports, il existe des moyens d'intégrer de manière plus appropriée ces préoccupations dans la réflexion sur les transports. Le tableau 2 fournit des exemples dans lesquels les différences entre les sexes peuvent être incorporées dans des aspects spécifiques des transports.

Tableau 2

Intégration des questions relatives à la différence entre les sexes  
dans le domaine des transports

Question	Moyen d'intégration
Amélioration des capacités institutionnelles	Ouverture délibérée des programmes de formation et d'emploi aux femmes de façon à améliorer la compréhension des questions et des préoccupations relatives à la distinction entre les sexes, pour que celles-ci soient intégrées dans les politiques et les projets de tous les secteurs de transports.
Amélioration de la gestion et de l'exploitation	Mettre spécifiquement des femmes à des postes de gestion et à des postes d'encadrement dans l'exploitation compensera les inégalités en créant un cadre plus ouvert pour toutes les activités relatives aux transports.
Gestion financière	L'ouverture délibérée des programmes de formation et d'emploi aux femmes non seulement serait un avantage pour les institutions visées mais aussi créerait un cadre de travail plus équilibré.
Décentralisation des responsabilités et du financement	Grâce à une plus grande participation des femmes aux organes de décision, les décisions prises tiendront compte des besoins des deux sexes.
Cadre réglementaire approprié	L'intégration explicite des questions relatives à la différence entre les sexes dans toutes les politiques, réglementations et projets législatifs engendrera un environnement plus à l'écoute des besoins des femmes.
Établissement d'un statut juridique pour toutes les routes	La participation des femmes aux décisions juridiques sera un premier pas décisif vers la reconnaissance de leurs droits dans d'autres domaines juridiques.
Augmentation de la participation du secteur privé	Incitations ciblées destinées aux activités dirigées par des femmes pour favoriser leur insertion.
Introduction de nouvelles technologies à condition qu'elles soient appropriées	Introduction de technologies intermédiaires et de technologies de pointe pour faire en sorte que les femmes disposent des moyens de locomotion appropriés quels que soient leurs revenus.

Question	Moyen d'intégration
Attention portée à la sécurité	Mesures visant à abaisser le nombre de décès et d'accidents touchant les femmes afin de supprimer les inégalités actuelles dans le traitement de ce problème.
Souci de protection de l'environnement	Ouverture explicite des programmes en la matière aux femmes étant donné que les problèmes liés à la dégradation de l'environnement ont souvent des effets directs sur les moyens de subsistance des femmes et sur leur aptitude à s'acquitter des tâches ménagères.
Participation à la mondialisation de l'économie	Attention portée à la chaîne des transports dans son intégralité, en particulier concernant l'intégration des questions relatives à la différence entre les sexes, en reconnaissance du rôle vital que jouent les femmes dans la croissance économique.
Amélioration des techniques d'évaluation	Mise au point d'indicateurs quantifiables concernant les avantages et la rentabilité économique des interventions visant à tenir compte de la différence entre les sexes.

11. En outre, compte tenu de la portée étendue d'une telle stratégie, ce cadre offre la possibilité d'examiner le secteur des transports du point de vue de tous ses sous-secteurs, c'est-à-dire les transports routiers, ferroviaires, portuaires/maritimes, aériens, urbains et ruraux.

## **I. PRINCIPALES QUESTIONS RELATIVES À L'ÉGALITÉ DES SEXES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS**

12. D'après le Rapport mondial sur le développement humain du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), 70 % du 1,2 milliard de gens pauvres dans le monde sont des femmes. Des questions liées au transport, comme l'accès à l'emploi, aux marchés et aux services sociaux/éducatifs contribuent pour beaucoup, mais cette contribution est sous-estimée, à perpétuer le statut défavorisé des femmes dans la société. Si des efforts croissants sont déployés pour tenir compte des questions relatives à l'égalité des sexes en particulier dans les secteurs de la santé, de l'éducation et de l'agriculture, il n'en va pas de même du secteur des transports. Cette situation est particulièrement regrettable compte tenu du rôle vital joué par les transports dans le quotidien de la plupart des femmes.

13. Il existe une masse de renseignements concernant le rôle et l'importance des femmes dans la chaîne de transport. Dans un contexte mondial, il s'agit: a) des utilisatrices des transports; b) des vendeuses de denrées agricoles et autres produits; et c) des travailleuses du secteur des transports. De manière générale, les projets relatifs aux transports et la planification de programmes dans ce domaine portent sur les éléments suivants: efficacité de l'exploitation, renforcement des institutions, augmentation du volume de trafic, participation du secteur privé, fourniture appropriée de services, gestion financière, programmes portant sur la sécurité, débouchés en matière d'emploi et de revenu, formation professionnelle et relations intersectorielles. Toutefois, il ne va pas de soi que ces activités devraient tenir compte des besoins des femmes comme de ceux des hommes.

14. Les différences les plus importantes entre les besoins fondamentaux de mobilité des femmes et ceux des hommes résident dans la division du travail au sein de la famille et de la communauté. Le stéréotype masculin dans presque toutes les sociétés est celui du soutien de famille, qui quitte la maison le matin pour aller travailler et ne revient que le soir. Les femmes, en revanche, remplissent habituellement un triple rôle de soutien économique, de ménagère et d'individu ayant un rôle social. En général, elles effectuent pendant la journée des trajets plus courts et plus fréquents vers des destinations plus diverses que les hommes. Par ailleurs, elles portent fréquemment des achats lourds et encombrants et sont accompagnées d'enfants ou de parents âgés. Les systèmes de transport actuels ne sont pas adaptés aux besoins des femmes: la plupart d'entre eux sont en fait conçus en fonction des besoins des hommes. Pour soulager la charge disproportionnée incombant aux femmes dans le domaine des transports, il faut tenir compte d'une série de facteurs. Parmi les plus importants, on peut citer l'accès aux différents modes de transport, l'implantation des installations et les itinéraires, les horaires/la fréquence des services.

15. L'accès au transport motorisé est fonction non seulement des moyens économiques mais aussi des rôles culturels. Dans le monde entier, la possession d'une voiture est un signe de réussite, de pouvoir et de position sociale. Même dans les ménages possédant une voiture, souvent les hommes sont les seuls à conduire. Une étude réalisée à Nairobi, au Kenya, a révélé que, si 24 % des hommes chefs de famille se servaient d'une voiture, ce chiffre tombait à 9 % pour les femmes chefs de famille tandis qu'une étude semblable effectuée à Belo Horizonte, au Brésil, a montré que les trajets en voiture effectués par des hommes pour se rendre à leur lieu de travail représentaient 23 % des trajets contre 6 % seulement dans le cas des femmes. Les statistiques montrent que les femmes et les hommes n'ont pas accès aux services et aux installations dans les mêmes proportions et de la même façon. En Irlande du Nord, par exemple, 79 % des hommes ont le permis de conduire contre 61 % de femmes. La différence est la plus marquée dans les zones urbaines, ce qui signifie que les femmes dépendent plus des transports publics que les hommes et sont donc susceptibles de les utiliser plus souvent. En outre, 78 % des hommes appartiennent à la population active contre 65 % de femmes, par conséquent les femmes ont plus tendance que les hommes à se rendre dans des établissements non liés au travail comme les magasins, les écoles, les centres sanitaires, et les services de garde d'enfants. Tenir compte de l'égalité des sexes dans les politiques générales en matière de transports signifie donc qu'il faut envisager la prestation de services de transport public pas seulement pour permettre aux usagers de se rendre au travail mais également dans d'autres établissements que les femmes fréquentent plus souvent que les hommes, et prendre en considération ces questions lors de la mise au point et de l'application des politiques générales.

16. Par ailleurs, les femmes sont plus tributaires des transports publics que les hommes, en particulier lorsque leurs revenus sont modestes. Il est fréquent que pendant les heures creuses et à la périphérie des agglomérations, les lignes de transport en commun empruntées par de nombreuses femmes pour leurs courses ou pour leurs activités sociales ne bénéficient pas de la même priorité que les couloirs qui ont été conçus pour les pendulaires et qui conduisent directement au centre-ville. Les responsabilités domestiques et familiales complexes qui incombent aux femmes les obligent habituellement à s'arrêter plusieurs fois en cours de route. Il en résulte que le coût du trajet est beaucoup plus élevé pour elles parce qu'elles peuvent avoir à payer plusieurs billets en aller simple pendant un tel trajet. En outre, les femmes sont touchées de manière disproportionnée par la privatisation des services de transport en commun parce que les compagnies d'autobus, soumises à la concurrence du marché, manifestent peu d'intérêt pour

les itinéraires et les liaisons moins lucratives dont les femmes sont tributaires; c'est justement sur ces itinéraires et liaisons que les opérateurs sont le plus enclins à réduire les services offerts ou même à les supprimer. Si les services sont maintenus, c'est souvent avec une majoration du prix des billets.

17. Les craintes pour leur sécurité personnelle et les risques de harcèlement sont par ailleurs de grandes préoccupations pour les femmes qui fréquentent les transports en commun. Elles sont particulièrement vulnérables aux attaques violentes ou aux agressions sexuelles alors qu'elles transportent des paquets lourds ou qu'elles accompagnent des enfants, ce qui peut les dissuader fortement d'emprunter les moyens de transport public. Enfin, certaines habitudes culturelles peuvent interdire aux femmes l'accès normal aux transports publics. Dans certaines villes à prédominance musulmane, il est difficile sur le plan social pour des femmes de monter dans des autobus bondés dont les voyageurs sont pour la plupart des hommes, pour des motifs religieux ou en raison de l'isolement social dont elles font l'objet.

18. D'une manière générale, l'accès des femmes aux véhicules et aux services est plus souvent limité par des conventions socioculturelles que par des obstacles matériels. C'est particulièrement vrai s'agissant des bicyclettes, qui représentent un mode de transport particulièrement intéressant pour des trajets de courte ou de moyenne durée avec plusieurs arrêts. Malheureusement, dans de nombreuses cultures, il est inacceptable qu'une femme circule à bicyclette.

19. On s'accorde de plus en plus à penser que l'analyse des questions relatives à la différence entre les sexes doit faire partie de tout projet de planification des transports afin que les effets de cette différence soient étudiés et pris en considération avant la mise en œuvre du projet. L'analyse des différences entre hommes et femmes va à l'encontre de l'analyse habituelle selon laquelle les ménages sont considérés comme un tout et que leur comportement traduit les préférences de tous les individus qui les composent quels que soient les rapports de force et les relations entre hommes et femmes au sein du ménage. En ce sens, l'analyse des différences entre hommes et femmes fait partie d'une réorientation générale de la planification des transports qui était axée auparavant sur les moyens de faciliter le mouvement des véhicules à moteur pour adopter désormais un point de vue centré sur la personne partant d'une analyse des besoins essentiels de mobilité d'un ménage.

20. Au fur et à mesure de la lente évolution du monde, les femmes sont de plus en plus nombreuses aux postes de responsabilité dans le secteur des transports, où elles modifient les mentalités et les façons de voir et contestent les anciennes méthodes de travail; un plus grand nombre de travaux de recherche sont accomplis sur les questions relatives à la distinction entre les sexes et l'on s'efforce plus nettement de comprendre les besoins de la population avant de mettre au point et de fournir des services de transport.

21. On s'accorde de plus en plus à dire que la façon dont les moyens de transport sont conçus, construits et mis en service aboutit aux résultats suivants: réseaux, installations et modes de fonctionnement que les femmes ont peur d'utiliser; véhicules conçus avec des sièges et des ceintures de sécurité qui ne sont pas adaptés à la morphologie féminine; décisions de planification des transports qui ne tiennent pas compte des différences d'équilibre entre vie professionnelle et vie familiale que de nombreuses femmes connaissent par rapport aux hommes, par exemple lorsqu'elles doivent s'occuper des enfants, tenir leur ménage, travailler à plein

temps et s'occuper de parents âgés; tarifs de transport et exigences professionnelles qui sont préjudiciables à celles qui ont besoin de travailler selon un horaire souple ou à temps partiel.

22. Les transports sont un domaine important en matière d'égalité des sexes pour un certain nombre de raisons. Les différences entre hommes et femmes à prendre en considération dans le cadre des transports peuvent être regroupées sous plusieurs grandes rubriques.

### **A. Mobilité**

23. Les femmes et les hommes se déplacent par des moyens différents, à des moments différents, vers des destinations de type différent sur des distances différentes, à des fins différentes et leurs voyages prennent une importance différente. Ces divergences ne sont pas systématiquement prises en considération dans les politiques des transports actuelles, alors qu'elles peuvent avoir des effets directs sur la pénurie de temps des femmes, sur la santé et l'inégalité d'accès à l'emploi, à la formation et aux soins de santé ainsi que sur le report/l'annulation d'un déplacement pour des considérations de sécurité personnelle et en raison d'un accès médiocre aux moyens de transport. Dans la plupart des pays développés, les hommes ont plus tendance à se déplacer au volant d'une voiture contrairement aux femmes qui sont plus souvent sur le siège passager ou se déplacent à pied. Les femmes empruntent un peu plus les transports publics, en particulier pour se rendre au travail, et prennent plus souvent l'autobus que les hommes qui ont une légère préférence pour le train. Lorsqu'ils se déplacent, les femmes et les hommes n'ont pas les mêmes objectifs. Les hommes le font plutôt pour aller de leur domicile à leur lieu de travail et pour des motifs professionnels, tandis que les femmes le font plutôt pour leurs achats ou pour accompagner les enfants à l'école.

24. Un certain nombre de questions pourraient être examinées plus avant tant au niveau national qu'au niveau international. Quelle est la relation entre mobilité et qualité de vie, en particulier pour les femmes? Quels sont les effets des déplacements à arrêts multiples sur le choix du moyen de transport et l'offre d'autres moyens? Quels sont les problèmes de mobilité pour les femmes âgées dans les zones urbaines et les zones rurales? Quelles relations y a-t-il entre mobilité, pauvreté (accès à l'emploi et aux services sociaux), appartenance ethnique et religion?

25. S'agissant de la mobilité, tenir compte des différences entre hommes et femmes est particulièrement important pour la politique économique: l'«économie des soins à la famille» doit être intégrée dans l'analyse économique et la formulation des politiques en tant que composante principale et non comme une pièce rapportée. On s'accorde de plus en plus à penser que les activités non rémunérées de soins à la famille qui sont prises en charge par les femmes sont un élément de base crucial de ce qui est actuellement considéré comme «des activités économiques au vrai sens du terme». Les femmes disposent de possibilités d'emploi différentes (temps partiel, rémunération plus faible) et moins nombreuses que les hommes. Cela est largement dû à la répartition des tâches entre les sexes au sein du ménage qui influence leur situation économique et donc leur accès aux transports.

## **B. Sécurité et santé**

26. Le rapport entre transport et santé, et en particulier les différences existant entre hommes et femmes à cet égard, soulève un certain nombre de questions: quelle est la relation entre la conception d'un véhicule (résistance aux chocs) et les types de blessures que subissent les femmes? Dans quelle mesure les questions de sécurité des piétons se posent-elles différemment pour les femmes? Que sait-on des questions d'ergonomie ayant trait à l'utilisation par les femmes de véhicules dans le cadre de leur travail, en particulier pour les conductrices de camions et d'autobus? De quelles variables devrait-on tenir compte dans les modèles d'analyse des risques de chocs et de blessures pour les femmes (mode et but du transport, type d'accident, type de véhicules conduits, etc.)?

27. D'après des données recueillies aux États-Unis, le nombre et le pourcentage de décès de conducteurs augmentent pour les femmes mais baissent pour les hommes. Le nombre de personnes détenant un permis de conduire a augmenté plus vite chez les femmes que chez les hommes, si bien qu'elles sont aujourd'hui aussi nombreuses que les hommes. Le nombre de kilomètres parcourus augmente plus vite pour les femmes mais les hommes sont encore ceux qui conduisent le plus. Aux États-Unis, il peut se produire 370 morts fœtales par an suite à un traumatisme, dont 82 % environ sont liés à des véhicules à moteur. Les femmes ont plus de risques que les hommes d'être blessées lors d'un accident de la même gravité; toutefois, pour les hommes, l'accident risque plus souvent d'être meurtrier. Le taux de chocs meurtriers pour les conducteurs hommes est plus élevé par conducteur et par distance parcourue, aux États-Unis et en Australie.

28. S'agissant de sécurité personnelle, les différences entre hommes et femmes sont considérables. Le point important à cet égard est de savoir dans quelle mesure le souci de la sécurité personnelle oriente le choix d'une femme concernant le moyen de transport. Les femmes sont plus vulnérables aux agressions et au harcèlement que les hommes et leur souci plus grand concernant leur sécurité a des incidences importantes pour la politique en matière de transports. L'impression de vivre dans une période de montée de la criminalité, à laquelle les femmes sont particulièrement vulnérables, est le facteur qui influe le plus sur le comportement de ces dernières en matière de déplacements. De nombreuses femmes évitent tout simplement de sortir une fois la nuit tombée. Cette crainte sécuritaire a des incidences importantes sur un certain nombre de questions, notamment la conception des pôles d'échange, les zones d'attente et l'effectif de personnel. La suppression des receveurs, par exemple, entraîne une baisse de la sécurité des voyageurs, en particulier des femmes. Cette situation a des conséquences importantes pour la qualité et les effectifs du personnel présent dans les véhicules ainsi qu'aux terminus d'autobus et dans les gares.

## **C. Sécurité des véhicules**

29. La construction des véhicules et leur sécurité peuvent avoir des répercussions différentes sur la sécurité et la santé des hommes et des femmes. L'airbag frontal réduit le risque de décès du conducteur de 12 % pour les femmes mais seulement de 6 % pour les hommes. En revanche, l'airbag latéral protégeant la tête réduit de 33 % le risque de décès pour les conductrices contre 44 % pour les conducteurs. L'airbag de protection du torse seulement réduit le risque de décès de 21 % pour les hommes mais n'a pas d'influence notable pour les femmes.

#### **D. Choix du moyen de transport et conception des localités**

30. L'urbanisation, l'urbanisme et le choix des moyens de transport peuvent avoir des incidences importantes sur l'accès aux services de transport, sur les modes de déplacement et sur la manière dont les femmes utilisent les services de transports publics. L'accès aux transports en commun, la possibilité de marcher et de rouler à bicyclette et la sécurité personnelle sont des préoccupations légitimes et plusieurs questions méritent l'attention des responsables de la formulation et de la planification des politiques de transport. Comment et dans quelle mesure l'urbanisme influence-t-il l'accès des femmes aux transports en commun et à d'autres modes de transport comme la marche et le vélo? Quels effets cet accès a-t-il sur la santé et la qualité de vie des femmes? En quoi les préoccupations en matière de sécurité personnelle des femmes diffèrent-elles de celles des hommes lorsqu'il s'agit d'utiliser les transports en commun? Quel genre de technologie utilise-t-on pour améliorer la sécurité de ces transports et jusqu'à quel point ces technologies répondent-elles au souci de sécurité des femmes?

31. Pour approfondir l'analyse, il est nécessaire de tenir compte des variables suivantes: densité, plan d'occupation des sols, caractéristiques du réseau, qualités esthétiques, structure régionale, fréquence des déplacements, choix de la destination, choix du moyen de transport et nombre total des kilomètres parcourus à bord d'un véhicule. Des études qualitatives consacrées aux femmes qui examineraient les préoccupations concernant la famille, la santé et la sécurité pourraient améliorer l'aptitude à définir clairement les questions et à rechercher des solutions appropriées en matière de conception et de politique générale.

#### **E. Politique et planification**

32. La prise en considération des différences entre les sexes peut avoir des conséquences dans plusieurs domaines de la politique des transports. Par exemple, on pourrait examiner dans quelle mesure les femmes participent à la prise de décisions en matière de transports ou dans quelle mesure cette participation aboutit à des résultats différents? On pourrait également envisager un débat sur les incidences des habitudes des femmes dans le domaine des transports sur les pratiques en matière de planification, sur les incidences des questions liées aux transports des femmes pour la politique ou sur l'expérience des divers pays en matière de planification et d'élaboration de politiques tenant compte des sexospécificités. En outre, les responsables de la politique économique et de la politique des transports pourraient examiner le rôle de soutien que la politique des transports peut jouer dans la réalisation d'autres objectifs de société qui sont importants pour les femmes. L'expérience de l'engagement des femmes ou de leur participation à la planification et la formulation des politiques pourrait être également examinée et en particulier les obstacles ou les circonstances favorables à cette participation.

#### **F. Statistiques**

33. L'accès aux statistiques est un gros problème, s'agissant de la quantité, de la qualité, de la définition et de l'interprétation, ainsi que des méthodes de collecte des données. Il est souvent difficile, voire impossible, de distinguer clairement des différences entre hommes et femmes à l'examen d'un ensemble particulier de données soit à cause de la façon dont elles ont été collectées, soit de par la manière dont elles ont été regroupées et gérées dans la base de données. Même lorsqu'il existe des données utiles, ventilées par sexe, sur la mobilité au niveau national, elles ne fournissent souvent pas d'informations concernant le moment de la journée auquel le

trajet a été fait ni un tableau complet des modes de déplacement à buts multiples des femmes. Les données sur l'emploi du temps peuvent être très utiles pour mettre en lumière la complexité des schémas de mobilité et les interactions entre les gens concernant la prévision des déplacements ainsi que les liens entre la mobilité et les activités domestiques. Les données sur l'emploi du temps ne sont disponibles au niveau national que dans peu de cas et ne sont utilisées qu'au stade expérimental pour infléchir la politique des transports.

### **G. Égalité des sexes et politique des transports**

34. Les transports demeurent un poste très important des dépenses publiques et le secteur public fournit des ressources considérables pour son fonctionnement, de sorte qu'il a une influence sur l'égalité des sexes dans ce domaine. Certains instruments sont recommandés pour introduire la notion d'équité entre les sexes dans les budgets nationaux: i) bilan général des dépenses publiques sur la base de données ventilées par sexe afin d'évaluer les politiques sous-tendant les crédits budgétaires en fonction de leurs effets probables sur les hommes et les femmes; ii) évaluation des bénéficiaires sur la base de données ventilées par sexe afin d'évaluer l'opinion des femmes et des hommes, en tant que bénéficiaires potentiels des dépenses publiques, concernant la mesure dans laquelle les modalités actuelles de prestation des services répondent à leurs besoins; iii) état budgétaire tenant compte des questions relatives à l'égalité des sexes et indiquant les incidences prévues, en matière d'inégalités entre les sexes, des estimations de dépenses totales et par ministère; iv) scénarios économiques à moyen terme tenant compte des questions d'égalité entre hommes et femmes visant à la reconnaissance générale du fait que les femmes et les hommes participent à l'activité économique de façons différentes, contribuent de manière différente aux résultats macroéconomiques et obtiennent des coûts et avantages différents de l'application de politiques macroéconomiques.

### **H. Sensibilisation aux questions relatives à la distinction entre les sexes et renforcement des capacités dans ce domaine**

35. Pour que les responsables des politiques et de la planification dans les ministères des transports puissent travailler en faveur de l'égalité entre les sexes, ils doivent être sensibilisés aux différences existant entre les hommes et les femmes. Il est probable qu'ils ne changeront pas d'attitude tant qu'ils n'auront pas pris conscience des problèmes que les femmes doivent surmonter en matière de transports. Il est fondamental d'admettre que des problèmes d'équité entre les sexes existent, de les comprendre et de s'attacher à les résoudre. C'est à cette condition seulement que les dispositions de mise en œuvre appropriées pourront être prises et que des ressources suffisantes pourront être engagées. Une formation visant à sensibiliser à ces questions tous les membres du personnel, hommes et femmes, doit être dispensée à tous les échelons de l'organisation. Elle devrait comporter un travail d'enquête sur le terrain concernant les besoins (latents) des femmes en matière de transports, notamment s'agissant de l'établissement des itinéraires et des services assurés aux heures creuses et sur les lignes moins fréquentées. Cette formation pourrait être organisée avec le concours des ONG féminines et des mouvements féminins et celui des ministères compétents.

## II. DÉFIS À RELEVER

36. Malgré le fait que des considérations d'équité entre hommes et femmes aient été introduites dans le secteur des transports, dans un certain nombre de pays et dans de nombreuses organisations internationales, certaines difficultés importantes restent à surmonter à l'avenir:

- a) Comment renforcer les capacités de façon à vérifier la pertinence de la politique des transports aux fins de l'égalité entre les sexes?
- b) Comment obtenir un changement dans les mentalités du secteur des transports pour que les indicateurs deviennent des instruments utiles ou produisent de meilleurs résultats aux fins de l'élaboration de politiques dans les organismes publics du secteur?
- c) De quelle manière pourrait-on faire un contrôle des organismes publics du secteur pour assurer le respect des prescriptions?
- d) Comment peut-on favoriser le changement dans les entreprises du secteur privé qui fournissent des services publics?
- e) Dans quelle mesure le recours aux technologies de la communication modifie-t-il la mobilité, la création de connaissances, les pratiques en matière d'emploi et la participation à la formulation des politiques et à la prise des décisions?

## III. POSSIBILITÉS D'ACTION DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

37. Tous les organes subsidiaires de la Commission économique pour l'Europe ont été chargés d'examiner les moyens d'intégrer les questions relatives à l'égalité des sexes dans leurs activités de fond. L'analyse qui précède montre que ces questions sont très complexes dans le domaine des transports et que les politiques en la matière doivent tenir compte des sexospécificités aussi bien dans la planification des transports que dans l'exploitation des services. Examiner et traiter les aspects sexospécifiques des transports ne contribueraient pas seulement à une prestation plus équitable et plus efficace des services mais renforceraient aussi les capacités économiques nationales globales et aideraient à réunir les conditions propices à un développement social plus durable.

38. Compte tenu des compétences du Comité et de ses organes subsidiaires, et aux fins d'une sensibilisation aux questions relatives à l'égalité hommes-femmes dans le domaine des transports, deux manières de procéder semblent envisageables:

39. La première possibilité serait de donner pour mandat à tous les groupes de travail compétents du Comité d'examiner, lorsqu'ils le jugent nécessaire, les questions relatives à l'égalité des sexes qui relèvent de leur champ d'activité. Les questions qui pourraient être examinées sont les suivantes:

- a) La stratégie en vigueur dans le secteur des transports tient-elle compte de la question des différences entre les sexes?
- b) Les politiques et les procédures de planification dans les transports prennent-elles explicitement en considération les différences entre hommes et femmes?

c) Les disparités entre hommes et femmes ainsi que les besoins spécifiques, les capacités, les contraintes et les possibilités des hommes et des femmes sont-ils bien définis?

d) Favorise-t-on les moyens de transport et les modes de transport garantissant la sécurité?

e) Les parties prenantes de la société civile dans les programmes des transports, hommes et femmes, ont-elles été consultées ou intégrées dans des équipes chargées d'analyser la politique et la stratégie, ou encore ont-elles été associées à la prise de décisions?

f) Les investissements dans le secteur des transports améliorent-ils l'accès aux écoles, aux marchés et aux services de santé, financiers ou autres?

g) La privatisation des entreprises de transport est-elle à l'étude et quelles en sont les incidences sur les prix et la sécurité qui pourraient avoir un effet préjudiciable sur les segments vulnérables de la société?

h) Existe-t-il un système permettant de contrôler la mise en œuvre des mesures en matière d'équité entre les sexes prévues dans le cadre des politiques et des stratégies du secteur des transports?

i) Existe-t-il, au sein du ministère compétent, un coordonnateur ou une unité responsable de la sensibilisation aux questions relatives à l'égalité des sexes, chargé de l'intégration de celles-ci au niveau de la politique et des projets?

j) Y a-t-il une représentation équilibrée des hommes et des femmes parmi les employés des ministères chargés des transports? Y a-t-il des spécialistes des questions d'égalité des sexes?

k) A-t-on entrepris des réformes de portée générale ayant un effet notable en matière d'égalité des sexes (par exemple, hausse des prélèvements sur les carburants, augmentation du coût des transports publics, compression des dépenses)?

40. La seconde possibilité serait d'organiser une table ronde du Comité des transports intérieurs sur les «questions relatives à l'égalité des sexes dans le domaine des transports». Cette manifestation fournirait l'occasion non seulement de satisfaire à la demande de la Commission mais également de sensibiliser les participants aux aspects multiples des questions d'équité entre les sexes dans le secteur des transports ainsi que de définir plus clairement les thèmes concrets qui pourraient être traités par les organes subsidiaires du Comité.

-----