



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/2009/6
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 DU COMITÉ EXÉCUTIF DE LA CEE SUR LA MISE EN ŒUVRE
DES PRIORITÉS DE LA RÉFORME DE LA CEE POUR UN RENFORCEMENT
DE CERTAINES ACTIVITÉS DU COMITÉ**

**Examen des questions relatives à la problématique hommes-femmes
dans le domaine des transports**

Note du secrétariat¹

Le Comité souhaitera peut-être noter que son Bureau, à la session qu'il a tenue les 27 et 28 novembre 2008, a examiné le document ci-joint et salué les efforts qu'a déployés le secrétariat pour présenter une étude des questions liées à la problématique hommes-femmes dans le domaine des transports renfermant de précieuses informations pour les futurs travaux du Comité.

Notant que le Comité exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE) avait demandé à tous les comités sectoriels de mettre en place un mécanisme pour s'assurer que la problématique hommes-femmes était effectivement prise en compte dans les domaines pertinents du Programme de travail et d'en rendre compte dans le rapport annuel qu'ils lui soumettraient, le Bureau a prié le secrétariat de présenter le document ci-joint à la soixante et onzième session du Comité, pour examen, et recommandé au Comité de l'approuver.

¹ Il conviendrait d'examiner le présent document parallèlement aux documents ECE/TRANS/2009/7 et ECE/TRANS/2009/8.

INTRODUCTION

1. Le concept de la prise en compte de la problématique hommes-femmes a été clairement défini dans le Programme d'action de la quatrième Conférence mondiale sur les femmes, organisée par l'ONU à Beijing en 1995, comme une stratégie mondiale de promotion de l'égalité entre les hommes et les femmes. Deux ans plus tard, le Conseil économique et social a adopté des conclusions concernant l'«Intégration d'une démarche soucieuse d'équité entre les sexes dans tous les programmes et politiques des organismes des Nations Unies». Selon la définition donnée dans ces conclusions, «Intégrer une démarche d'équité entre les sexes, c'est évaluer les incidences pour les femmes et pour les hommes de toute action envisagée, notamment dans la législation, les politiques ou les programmes, dans tous les secteurs et à tous les niveaux. Il s'agit d'une stratégie visant à incorporer les préoccupations et les expériences des femmes aussi bien que celles des hommes dans l'élaboration, la mise en œuvre, la surveillance et l'évaluation des politiques et des programmes dans tous les domaines – politique, économique et social – de manière que les femmes et les hommes bénéficient d'avantages égaux et que l'inégalité ne puisse se perpétuer.». Cela implique de veiller à ce que les distinctions et l'objectif de l'égalité entre les sexes soient au centre de toute action menée – élaboration des politiques, recherche, activités de sensibilisation/dialogue, législation, allocation de ressources et planification, mise en œuvre et suivi des projets et programmes.

«... les gouvernements et autres intervenants devraient s'employer activement et ostensiblement à intégrer la problématique hommes-femmes dans l'ensemble de leurs politiques et programmes de manière à effectuer, avant de prendre une décision, une analyse de ses répercussions sur les femmes et sur les hommes.» Programme d'action de Beijing, 1995

2. L'égalité entre hommes et femmes (l'égalité des sexes), c'est l'égalité des droits, des responsabilités et des chances pour les femmes et les hommes, les filles et les garçons. L'égalité des sexes suppose que l'on prenne en considération les intérêts, les besoins et les priorités des femmes et des hommes et que l'on reconnaisse la diversité des divers groupes de femmes et d'hommes. Cette question n'intéresse pas que les femmes: elle doit concerner et engager pleinement les hommes autant que les femmes. L'égalité entre hommes et femmes est une question relevant des droits de l'homme; c'est une condition nécessaire d'un développement durable axé sur l'être humain et un indicateur de ce développement.

«Ignorer la dimension féminine dans le développement humain revient à le compromettre ... L'évolution vers l'égalité entre les sexes n'est pas un objectif technocratique, c'est un processus politique. Elle nécessite un nouveau mode de pensée dans lequel la vision stéréotypée des hommes et des femmes cède la place à une nouvelle philosophie considérant tous les individus, qu'ils soient hommes ou femmes, comme des agents essentiels du changement ... Investir dans les potentialités des femmes et leur donner la possibilité de choisir [, ce] n'est pas seulement une attitude louable en soi, c'est également le meilleur moyen de contribuer à la croissance économique et au développement dans son ensemble ... Pour être atteint, il requiert un engagement politique résolu, et non d'énormes ressources financières.» Mahbub ul Haq, Rapport mondial sur le développement humain, PNUD, 1995

3. L'expression «prise en compte de la problématique hommes-femmes» peut paraître complexe, mais elle s'explique facilement. Elle désigne la prise en compte systématique dans les politiques générales du souci de l'égalité entre hommes et femmes. Le Conseil de l'Europe la définit comme «la (ré)organisation, l'amélioration, l'évolution et l'évaluation des processus de prise de décisions, aux fins d'incorporer la perspective de l'égalité entre les femmes et les hommes dans tous les domaines et à tous les niveaux, par les acteurs généralement impliqués dans la mise en place des politiques».

4. Comment donner effet à ce concept? Il convient tout d'abord d'évaluer les liens qui existent entre l'égalité entre les sexes et la question ou le secteur étudié, autrement dit de déterminer les effets sur les femmes et sur les hommes de toute action menée par exemple dans le domaine de l'environnement, de l'élimination de la pauvreté, du développement sanitaire et de tous les autres secteurs du développement. Il s'agit là de comprendre l'importance de la promotion de la parité aux fins de la garantie des droits humains et de la justice sociale, pour les femmes comme pour les hommes, ainsi que de la réalisation des objectifs de développement. Ensuite, il faut recenser, dans les activités entreprises, les possibilités de prendre en compte la problématique hommes-femmes. Pour trouver ces possibilités ou points d'entrée, on exploitera les sources ci-après: travaux de recherche et analyses, élaboration de politiques, statistiques, cours de formation et conférences, planification et mise en œuvre de projets et de programmes. Enfin, il faut définir une stratégie ou une méthodologie permettant de prendre en compte avec succès la problématique hommes-femmes dans ces activités, d'une manière susceptible d'influer sur les objectifs, les stratégies, l'affectation des ressources et les résultats. Il est ainsi possible, par exemple, de tenir compte de cette problématique et de l'objectif d'égalité des sexes dans les mandats et les descriptions des tâches.

«Nous décidons en outre de promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, en tant que moyen efficace de combattre la pauvreté, la faim et la maladie, et de promouvoir un développement réellement durable.» Déclaration du Millénaire, United Nations, 2000

I. LES QUESTIONS RELATIVES À LA PROBLÉMATIQUE HOMMES-FEMMES À L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

A. Bureau de la Conseillère spéciale du Secrétaire général pour la parité des sexes et la promotion de la femme

5. Le Bureau de la Conseillère spéciale du Secrétaire général pour la parité des sexes et la promotion de la femme a été créé en 1997, avec pour principal objet de promouvoir et de renforcer la mise en œuvre effective de la Déclaration du Millénaire, de la Déclaration de Beijing et du Programme d'action de la quatrième Conférence mondiale sur les femmes, tenue à Beijing en 1995, et du document final de la session extraordinaire «Beijing+5» de l'Assemblée générale. Dans le Programme d'action de Beijing (1995), les États membres sont invités à modifier les programmes et politiques ou en adopter de nouveaux pour faire connaître et renforcer le rôle essentiel des femmes dans la sécurité alimentaire et permettre aux productrices, rémunérées ou non – en particulier aux productrices de denrées alimentaires travaillant dans l'agriculture, la pêche, l'aquaculture, et dans des entreprises urbaines – d'avoir accès, dans des conditions d'égalité avec les hommes, aux techniques, aux moyens de transport, aux services de

vulgarisation, ainsi qu'aux mécanismes de commercialisation et de crédit aux niveaux local et communautaire. Les États sont en outre invités à veiller à la prise en compte des priorités des femmes dans les programmes d'investissements publics dans les infrastructures, notamment dans les systèmes d'approvisionnement en eau et d'assainissement, dans l'électrification et les économies d'énergie, dans les transports et la construction de routes, et à renforcer la participation des femmes à la planification et à la mise en œuvre des projets qui leur sont destinés, de façon à leur permettre d'obtenir des emplois et des contrats.

6. Le Bureau de la Conseillère spéciale du Secrétaire général pour la parité des sexes et la promotion de la femme est notamment chargé des tâches suivantes: assurer le suivi de la mise en œuvre du Programme d'action et des résolutions et décisions adoptées au cours de la session «Beijing+5» en fournissant divers services à la Division de la promotion de la femme (supervision et orientations générales concernant l'appui fonctionnel de l'Assemblée générale, du Conseil économique et social, de la Commission de la condition de la femme; analyses par sexe, services consultatifs et activités de diffusion des connaissances); intégrer les questions de parité dans les programmes et les activités des instances intergouvernementales et des organismes du système des Nations Unies, d'autres organes intergouvernementaux et des États membres; et veiller à la prise en compte de la problématique hommes-femmes dans l'ensemble des programmes et des politiques.

7. En 1997, la Commission de la condition de la femme a notamment formulé les conclusions suivantes: «Les gouvernements, agissant en association avec le secteur privé et d'autres protagonistes de la société civile, devraient s'efforcer d'éliminer la pauvreté, en particulier la féminisation de ce phénomène, de faire adopter de nouveaux modes de production et de consommation et de créer des économies locales saines et viables qui serviraient de base à un développement durable, notamment en renforçant le pouvoir de la population locale, en particulier des femmes. Il importe aussi que les femmes soient associées aux activités d'urbanisme, à la fourniture de services de base, à la mise en place de réseaux de communication et de transport et aux politiques en matière de sécurité. Il convient de renforcer la coopération internationale à cette fin.».

B. Commission économique pour l'Europe

8. C'est à l'occasion de sa cinquante-septième session annuelle que la CEE s'est penchée pour la première fois sur les incidences de la conjoncture économique sur l'égalité entre les hommes et les femmes. La Commission a examiné les incidences que l'évolution des marchés du travail avait sur l'action des pouvoirs publics et le débat a essentiellement porté sur la création d'emplois. L'un des documents de travail était consacré aux effets que les changements intervenus sur les marchés du travail des pays en transition avaient sur l'égalité des sexes. Il y était démontré que jusqu'à récemment les femmes étaient touchées de façon disproportionnée par les réductions d'effectifs et bénéficiaient de moins d'emplois liés au développement du secteur privé. Les participants de plusieurs pays ont souligné que les questions de parité méritaient une attention accrue aux différents niveaux décisionnels et qu'il convenait de multiplier les activités de la CEE portant sur la problématique hommes-femmes dans l'économie afin de mieux aider les pays membres à tenir compte des distinctions entre les sexes dans les politiques économiques, notamment en encourageant l'entreprenariat féminin. La CEE a commencé à promouvoir des politiques économiques respectueuses de l'égalité entre hommes et femmes en diffusant de bonnes pratiques et en organisant des ateliers de renforcement des

capacités à l'intention des décideurs sur des sujets tels que les petites et moyennes entreprises, les associations professionnelles et l'entrepreneuriat féminin; en contribuant à l'édification d'une société de l'information respectueuse de l'égalité entre hommes et femmes; en élaborant des méthodologies; en rassemblant des données ventilées par sexe et en formant à l'élaboration de statistiques spécifiques en la matière.

C. Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)

9. La CESAP a consacré son Bulletin Transports et communications n° 76 à la problématique hommes-femmes dans les transports. On y lit qu'en reconnaissance de la différence existant entre les sexes de nombreux gouvernements ont pris des mesures pour promouvoir la prise en compte de cette réalité dans le domaine des transports. De nombreuses stratégies prometteuses ont été examinées dans le cadre de la planification des politiques et de la mise en œuvre des projets. Les interventions de divers groupes d'intérêt ont également eu des effets positifs. Le Bulletin comporte six articles consacrés à l'échange d'expériences, d'idées et de renseignements en la matière, pour que les décideurs et les planificateurs aient connaissance de la question et envisagent de la mettre en pratique. Ces articles, qui traitent de questions de fond liées à la problématique hommes-femmes dans les transports, devraient faire prendre conscience de la nécessité d'adopter une approche intégrée permettant de résoudre efficacement les problèmes de mobilité des femmes et de promouvoir l'autonomisation de celles-ci en facilitant leur accès à une large palette d'opportunités offertes dans les domaines social, politique et économique.

D. Organisation internationale du Travail (OIT)

10. Le but fondamental de l'OIT est de promouvoir l'accès des hommes et des femmes à un travail décent et productif dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité humaine. Par cette déclaration, l'Organisation établit le rôle prépondérant qu'elle accorde à l'égalité entre hommes et femmes dans sa politique globale, qu'elle considère comme un facteur important de changements sociaux et institutionnels favorables à l'équité et à la croissance. Les préoccupations majeures de l'OIT concernant l'égalité des sexes correspondent également aux quatre objectifs stratégiques que l'Organisation s'est fixés, à savoir: la promotion des principes et droits fondamentaux au travail; la création d'emplois en plus grands nombres et de meilleures possibilités de salaires pour les hommes et les femmes; l'amélioration de la protection sociale et de son efficacité; enfin, le renforcement du dialogue social et du tripartisme. Les principales conventions de l'OIT portant sur l'égalité entre les sexes sont: la Convention n° 111 concernant la discrimination en matière d'emploi et de profession (1958), qui invite les États membres à appliquer une politique nationale visant à promouvoir l'égalité de chances et de traitement en matière d'emploi et de profession, afin d'éliminer toute discrimination en cette matière; et la Convention sur l'égalité de rémunération, 1951 (n° 100), qui traite expressément de la question de l'égalité de rémunération entre la main-d'œuvre masculine et la main-d'œuvre féminine pour un travail de valeur égale.

II. INITIATIVES INTERNATIONALES ET NATIONALES VISANT À INTÉGRER DES CONSIDÉRATIONS DE GENRE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

11. Les organisations internationales et les institutions de développement prennent de plus en plus note de la nécessité de mieux intégrer les besoins, les préoccupations et les opinions des femmes dans les questions et les politiques relevant du secteur des transports. Par exemple, en 1999, la Banque mondiale a reconnu que «les femmes étant des membres vulnérables de la société et leur rôle productif n'étant parfois pas totalement pris en compte dans les stratégies sectorielles, il est essentiel de savoir comment les politiques et projets mis en œuvre dans le domaine des transports répondent aux besoins des femmes pour instaurer des politiques des transports durables du point de vue économique et social. Malheureusement, il semble que les projets de transport n'aient pas fait une large part aux besoins des femmes²». Plus récemment, il a été noté dans la stratégie du Groupe de la Banque mondiale pour le secteur des transports pour 2008-2012³ que les transports devraient jouer un rôle clef dans la réalisation des troisième et cinquième objectifs du Millénaire pour le développement (promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes en éliminant les disparités entre les sexes dans l'enseignement et améliorer la santé maternelle). La Banque a également mis sur pied un groupe thématique *Genre et transport* qui a réalisé plusieurs études de cas sur la problématique hommes-femmes dans le cadre de projets de transport en milieu rural et urbain. Plusieurs autres institutions de développement, telles que l'Agence suédoise de coopération internationale au développement (ASDI) et l'Agence canadienne de développement international (ACDI), ont également publié récemment des documents de politique générale axés sur une meilleure intégration des besoins, des préoccupations et des opinions des femmes et des hommes dans les prêts à l'infrastructure, y compris les transports.

A. Commission européenne

12. L'Union européenne (UE) possède une longue tradition de promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes, consacrée par le Traité instituant la Communauté européenne en 1957 et intégrée dans des directives et dans la jurisprudence communautaire. L'article 2 du Traité reconnaît l'égalité entre les hommes et les femmes comme une mission fondamentale de la Communauté. Le cadre juridique communautaire garantit l'égalité des femmes et des hommes devant la loi et un large éventail d'actions ont été réalisées aux niveaux européen et national. Cependant, l'égalité des sexes dans l'UE est toujours entravée par le fait que les femmes et les hommes ne jouissent pas des mêmes droits dans la pratique; en outre la sous-représentation des femmes et la violence dont elles sont victimes montrent qu'il existe encore des inégalités structurelles fondées sur le sexe. Un soutien continu est donc nécessaire pour que l'égalité entre les femmes et les hommes soit réelle dans tous les domaines de la vie.

13. Le Programme communautaire en matière d'égalité entre les hommes et les femmes (2001-2005) a pour but de promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes, notamment en soutenant la Stratégie-cadre communautaire. Ses objectifs sont les suivants: promouvoir et

² «Gender and transport: A rationale for action», Banque mondiale, PREM Notes, janvier 1999.

³ Safe, Clean and Affordable Transport for Development, Stratégie du Groupe de la Banque mondiale pour le secteur des transports pour 2008-2012, Banque mondiale, 2008.

diffuser les valeurs et pratiques sur lesquelles se fonde l'égalité entre les femmes et les hommes; améliorer la compréhension des questions liées à l'égalité entre les femmes et les hommes, y compris la discrimination sexiste directe et indirecte et la discrimination multiple à l'égard des femmes, en examinant l'efficacité des politiques et des pratiques au travers de leur analyse préalable, du suivi de leur mise en œuvre et de l'évaluation de leur impact; développer la capacité des acteurs clefs à promouvoir efficacement l'égalité entre les femmes et les hommes, en particulier en soutenant l'échange d'informations et de bonnes pratiques et le travail en réseau au niveau communautaire.

14. Le Programme d'action communautaire concernant la Stratégie-cadre communautaire en matière d'égalité entre les femmes et les hommes (2001-2005) a été adopté par le Conseil le 20 décembre 2000 pour la période allant du 1^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005 et est doté d'un budget de 50 millions d'euros. Ses objectifs sont les suivants: i) promouvoir et diffuser les valeurs et pratiques sur lesquelles se fonde l'égalité entre les femmes et les hommes; ii) améliorer la compréhension des questions liées à l'égalité entre les femmes et les hommes, y compris la discrimination directe et indirecte et la discrimination multiple à l'égard des femmes, en examinant l'efficacité des politiques et des pratiques au travers de leur analyse préalable, du suivi de leur mise en œuvre et de l'évaluation de leur impact; iii) développer la capacité des acteurs clefs (organisations non gouvernementales, partenaires sociaux au niveau communautaire, réseaux transnationaux d'autorités régionales ou locales) à promouvoir efficacement l'égalité entre les femmes et les hommes, en particulier en soutenant l'échange d'informations et de bonnes pratiques et le travail en réseau au niveau communautaire.

Le programme vise à contribuer à intégrer la dimension du genre dans toutes les politiques, à utiliser leur potentiel pour promouvoir l'égalité hommes-femmes et à accroître la sensibilisation aux questions en jeu. Il renforce également la coopération et le partenariat entre les acteurs impliqués dans la promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes, et notamment les autorités nationales, les organismes chargés des questions d'égalité, les partenaires sociaux et les ONG. Il a été prolongé jusqu'à la fin de l'année 2006 et a été remplacé par le programme PROGRESS (Programme communautaire pour l'emploi et la solidarité sociale) pour les années 2007-2013.

B. Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

15. Depuis de nombreuses années, l'OCDE rassemble des statistiques concernant spécifiquement les femmes et les hommes, indicateurs qui ont facilité la formulation des grandes orientations de l'OCDE. Dans ses travaux de recherche, l'OCDE examine les raisons pour lesquelles des inégalités se produisent, les incidences de ces inégalités sur le développement économique et ce qui peut être fait pour élaborer des politiques en faveur de la parité. L'organisation estime que les gouvernements ne peuvent pas élaborer des politiques indépendantes des considérations de sexe. En réponse à l'intérêt accru suscité par la problématique hommes-femmes, l'OCDE a pris plusieurs mesures pour traiter de la question en son sein et dans le monde entier. En 2005, elle a mis en place, en interne, un réseau sur la parité (OWN) dans le cadre de son initiative sur la diversité. Ce réseau est un programme basé sur le personnel et destiné à promouvoir la parité et la diversité au sein de l'OCDE. Pour l'extérieur, l'OCDE a créé sur son site Web une page thématique consacrée à la parité. Cette page met en évidence certains des grands travaux de recherche que l'OCDE a effectués sur la parité. En outre, elle permet d'accéder aux projets de plusieurs directions, notamment les travaux de la Direction

de l'éducation, du travail et des affaires sociales et de la Direction de la coopération pour le développement.

16. La Direction de l'emploi, du travail et des affaires sociales de l'OCDE aide les pays membres à stimuler l'emploi et à améliorer le bien-être social en réformant les marchés du travail, en améliorant l'efficacité des systèmes de santé et en concevant des politiques migratoires qui favorisent la croissance économique et le développement. La Direction de la coopération pour le développement (DCD-CAD) soutient les travaux du Comité d'aide au développement (CAD). Le CAD est la principale instance chargée, à l'OCDE, des questions relatives à la coopération avec les pays en développement. Ses travaux dans le domaine de l'égalité entre les sexes sont avant tout du ressort du Réseau sur l'égalité hommes-femmes (GENDERNET). GENDERNET est la seule instance internationale où des spécialistes des questions de parité au sein des organismes de coopération pour le développement se réunissent pour définir des stratégies communes en faveur de l'égalité hommes-femmes. Outre les ateliers et les grands projets de recherche qu'il organise, GENDERNET publie des fiches de conseils sur l'égalité hommes-femmes qui expliquent en quoi et pourquoi l'égalité des sexes constitue un enjeu important dans les initiatives en faveur du développement.

C. Banque mondiale

17. S'agissant des transports, la Banque mondiale a choisi de mettre l'accent sur les questions qu'elle estime importantes pour améliorer le fonctionnement du secteur. Le groupe thématique *Genre et transport*, créé en 1998, a inscrit les questions intéressant l'égalité des sexes et le secteur des transports à son ordre du jour et a reçu pour mandat d'élaborer des solutions pour pousser leur intégration plus avant. Le processus de définition de la stratégie des transports de la Région Afrique de la Banque mondiale a été l'occasion non seulement de souligner les liens qui existent entre le genre et les transports, mais aussi d'incorporer explicitement les distinctions entre les sexes dans une stratégie de transport régionale. L'objectif était de déterminer les questions de genre qu'il convenait d'aborder à la fois dans le cadre des projets de transport financés par la Banque et dans les activités de la Banque de plus grande portée (à savoir, la conception technique, la passation de marchés, les interventions en faveur de la sécurité de la circulation, les évaluations économiques, les incidences sur l'environnement, etc.). En encourageant une analyse par sexe des projets de transport, en travaillant avec des homologues afin d'utiliser les résultats de cette analyse pour la conception des projets, en collectant des exemples de meilleures pratiques et en communiquant une description à d'autres spécialistes des transports, le groupe thématique *Genre et transport* a permis à de nombreux spécialistes des transports de comprendre que les hommes et les femmes n'ont souvent pas les mêmes besoins ni les mêmes ressources en matière de transport et que les projets de transport les plus efficaces tiennent compte de cette réalité.

18. Le Comité *Genre et développement* et le groupe thématique *Transport et responsabilité sociale* de la Banque mondiale ont établi une liste de ressources et d'outils sur les distinctions entre les sexes dans le domaine des transports, qui comprend des documents de synthèse, des initiatives nouvelles et à venir sur le genre et les transports prises au sein de la Banque ainsi que des lectures recommandées. Y sont également présentés des outils de collecte de données et d'analyse intégrant la distinction hommes-femmes, de recherche et de planification, ainsi que de nombreux exemples d'enquêtes. Deux kits en «libre-service» fournissent, étape par étape,

des guides faciles d'utilisation à l'intention des spécialistes désireux de concevoir des projets de transport intégrant la problématique hommes-femmes.

19. Il est rappelé dans la Stratégie de la Banque mondiale pour le secteur des transports que «les disparités et les désavantages dont souffrent les femmes en termes de besoins et de possibilités dans le domaine des transports sont, en fait, un phénomène bien plus répandu. L'expérience montre qu'en milieu urbain et rural, les femmes ont des priorités et des besoins différents en matière de transport, sont touchées différemment par les interventions en faveur des transports et assument parfois la majeure partie de la charge que représentent les transports au sein de la famille. Les transports serviront d'autant plus le développement si les grandes différences entre les sexes du point de vue de la demande et de l'impact sont correctement identifiées et si les politiques et programmes des transports et des programmes correspondent alors à toute la gamme de besoins qui existent en matière de transports. Pour déterminer ces différences, il convient tout d'abord de procéder à un bon diagnostic du domaine et à mettre en place un processus participatif incluant les femmes⁴». Le secteur des transports est en fait l'un des premiers à avoir contribué à la rédaction du Plan d'action en faveur du genre du Groupe de la Banque mondiale, qui a été approuvé en 2006.

20. La Banque mondiale a défini quatre aspects principaux à prendre en considération pour intégrer la problématique hommes-femmes dans les interventions dans le domaine des transports. Ces quatre aspects sont connus sous le nom des quatre A:

- a) Accès à destination (pour les femmes et pour les hommes)
 - i) Les femmes et les hommes jouissent-ils d'une égalité d'accès? – Les arrêts de bus se trouvent-ils en des lieux auxquels les femmes ont facilement accès?
- b) Adéquation de mode (pour les femmes et pour les hommes)
 - i) Quels types de trajet font les femmes et les hommes? Pourquoi se déplacent-ils? Comment se déplacent-ils? Quels types de marchandises transportent-ils?
 - ii) Des transports réservés exclusivement aux femmes sont-ils nécessaires? Dans les sociétés traditionnelles ou dans lesquelles les tabous culturels et/ou religieux sont tenaces, cette option peut être la seule possible;
 - iii) Dans les bus disposant de sections séparées pour les hommes et pour les femmes, l'espace pour les femmes est-il satisfaisant/suffisant?
 - iv) Sûreté/sécurité? Les employées et les voyageuses disposent-elles d'installations, telles que des toilettes appropriées et sûres et des aires de repos/salles d'attente dans les terminaux de bus? Devrait-il y avoir des guichets spéciaux pour les femmes?

⁴ «Safe, Clean, and Affordable – Transport for Development», Stratégie du Groupe de la Banque mondiale pour le secteur des transports pour 2008-2012, élaborée par la Commission du secteur des transports, 2008.

- v) Existe-t-il un système de dépôt et de traitement des plaintes formulées par des voyageuses?
- c) Accès au service (pour les femmes et pour les hommes)
 - i) Les horaires conviennent-ils aux femmes? Quand les activités se déroulent-elles et combien de temps durent-elles? Cette question est importante car la ressource qui fait le plus défaut aux femmes particulièrement pauvres est le temps, qui souvent ne peut être étiré;
 - ii) Saisons, jours de semaine, période de la journée? Est-il possible de rentrer chez soi avant la nuit?
- d) Accessibilité financière pour les voyageurs (hommes et femmes)
 - i) Combien coûtent les voyages effectués (en temps, en efforts, en argent ou en possibilités manquées)?
 - ii) Combien coûtent les entraves à la mobilité (en termes de pertes de revenu, de capacité à accepter un emploi, de nonaccès aux établissements de santé et d'enseignement, d'isolement social)?
 - iii) Quels types de possibilités une intervention ciblée en faveur des transports offrirait-elle?
 - iv) Les politiques des transports inciteront-elles à la mise en place de structures tarifaires accessibles au grand public? Est-ce que le prix du billet est également acceptable pour les femmes pauvres?
 - v) Faudrait-il envisager un traitement préférentiel pour les familles très pauvres, les familles monoparentales dirigées par une femme et les autres familles défavorisées? Peut-être conviendrait-il d'envisager la gratuité de l'enseignement secondaire pour les filles issues de familles pauvres et les femmes démunies suivant des cours pour adultes?

D. Banque asiatique de développement

21. Pour la Banque asiatique de développement (BAsD), l'infrastructure est un moyen de réduire les disparités entre les sexes. Pour définir les questions de genre qui ont une incidence sur la mise en place et l'utilisation de l'infrastructure, il convient de procéder à une analyse sociale. La BAsD a mis au point des listes de pointage destinées à faciliter l'évaluation des questions de genre dans le domaine des infrastructures. Ses opérations de prêt ont permis de tirer les enseignements suivants: pour obtenir des résultats, un plan d'action en faveur du genre doit i) être conçu en relation avec les principaux éléments du projet, être fondé sur une analyse par sexe détaillée de chacun des éléments et offrir de bonnes raisons d'encourager une approche intégrée des questions d'égalité entre les sexes; ii) viser des objectifs réalistes pouvant être atteints progressivement, en liaison étroite avec les objectifs du projet; iii) prévoir de façon détaillée des actions à mener étape par étape aux fins de la réalisation de l'objectif lié au genre, d'une mise en œuvre souple et d'un apprentissage sur le tas permettant d'aborder les contraintes

imprévues; iv) prévoir des possibilités de formation structurées à l'intention des membres de l'équipe de projet et des autres intervenants pour les amener à participer activement et résolument à la mise en œuvre du programme d'action en faveur du genre; v) veiller à ce que l'équipe du projet rassemble suffisamment de compétences et de ressources pour assurer la réalisation des objectifs du plan d'action en faveur du genre; vi) avoir été conçu dans le cadre d'une démarche participative pour faire en sorte que tous les membres de l'équipe comprennent les raisons pour lesquelles on affecte des ressources à des mesures spécifiques destinées aux femmes; vii) être doté d'une haute direction dynamique et bonne gestionnaire dans le pays d'exécution pour surmonter les difficultés et la résistance au cours de la mise en œuvre; viii) surveiller en permanence les indicateurs permettant d'évaluer les progrès réalisés dans chacune des activités mises en œuvre en faveur du genre; ix) bénéficier de l'expertise d'un spécialiste local du genre pour recueillir en continu les avis des femmes bénéficiaires et des réseaux de la société civile et tenir des consultations.

E. Parlement européen

22. En 2006, le Département des politiques structurelles et de cohésion de la Direction générale des politiques internes de l'Union a publié une étude intitulée «Les femmes et les transports». Ce rapport expose la nature du déséquilibre entre les sexes dans le secteur des transports dans la nouvelle Europe élargie. Il met en lumière la nature des différences entre les voyageurs hommes et femmes, considérés en tant qu'utilisateurs et consommateurs des services de transport, et ses incidences sur la planification, l'exploitation et la gestion du système de transport. Il expose les difficultés que les institutions du secteur des transports rencontrent pour intégrer les questions relatives à l'égalité entre les sexes. Il met également en évidence la mainmise des hommes sur les emplois disponibles dans tous les domaines des transports et quelques exemples de bonnes pratiques destinées à pallier la sous-représentation des femmes dans le secteur. Il énonce les critères à remplir pour que le système de transport européen soit fondé sur l'égalité entre les sexes, ainsi qu'une série de mesures concrètes.

23. Selon le rapport, l'Europe doit relever un défi de changement majeur pour atteindre les objectifs juridiques de l'Union européenne concernant le traité d'Amsterdam et offrir à ses citoyens des politiques axées sur l'intérêt général dans le domaine des transports. Cet état de fait a malheureusement été constaté dans quasiment tous les aspects concernant les femmes et les transports, à savoir: i) l'éventail des politiques des transports répondant aux critères de mobilité des hommes et des femmes, leurs besoins en matière de transport et leurs modes de déplacement respectifs; ii) le rôle des institutions dans la reproduction du sexisme dans la politique des transports; et iii) les différences entre hommes et femmes sur le marché de l'emploi du secteur des transports.

24. En conclusion, le rapport fournit de nouvelles orientations pour les politiques des transports:

a) Il convient d'enregistrer systématiquement l'accessibilité des destinations de tous les jours et de rassembler des renseignements sur la manière dont les différents lieux utilisés dans la vie quotidienne sont atteints. Les voyageurs utilisant les transports publics devraient disposer d'itinéraires vers les écoles, les universités, les zones d'activité, les magasins, les marchés et autres lieux régulièrement fréquentés, comprenant des informations à l'intention des piétons et des cyclistes;

b) En outre, il est clair que l'utilisation du temps au sein des ménages et la contrainte temps pour les femmes tentant de maintenir un équilibre entre leur travail et leur vie personnelle compte tenu de l'évolution des conditions économiques et technologiques ont un impact majeur sur la façon dont les femmes se déplacent. Les solutions pour réduire le manque de temps des femmes sont de deux ordres: remplacer des déplacements réels par des télédéplacements et disposer de services de transport à la demande, flexibles et à bas coût. L'accent devrait être mis sur la mise en place dans toute l'Europe d'un vaste réseau de transports publics à la demande;

c) Les technologies qui permettraient aux femmes d'organiser et d'entreprendre les tâches nécessaires à la survie et au bien-être de leur ménage depuis leur domicile existent déjà: à l'heure actuelle, l'outil a servi à d'autres groupes – les techniques de gestion de parc pour les transports commerciaux, les postes en réseau des foyers intelligents des milieux professionnels, les renseignements de transport en temps réel à l'intention de diverses communautés d'Europe, les réservations sur Internet de prestations de voyage par les voyageurs longue distance, etc.;

d) Des travaux sont en cours pour comprendre les effets de la privatisation des transports sur la vie des femmes. Peu d'études ont été entreprises dans ce domaine; le processus en cours pourrait toutefois déboucher sur des solutions permettant de régler la situation peu satisfaisante en ce qui concerne les femmes et la mobilité. Ceux qui élaborent les modèles actuels de libéralisation dans le secteur des transports ne prennent absolument pas en compte la dimension hommes-femmes. Il est urgent de mettre au point des modèles de libéralisation du secteur qui n'aient pas d'effets potentiellement importants et disproportionnés sur les femmes;

e) Pour la planification des villes, il a rarement été tenu compte des besoins qu'avaient les femmes d'accéder physiquement aux différents bâtiments et services. Or, si les autorités chargées de la planification avaient pour mission de garantir la facilité d'accès des femmes, elles fourniraient forcément un bon accès à tous les citoyens. L'exemple de l'Allemagne montre clairement que l'obligation faite de tenir compte de l'égalité entre les sexes dans les stratégies de participation et de consultation du public mises en œuvre dans le cadre de plans de transports locaux et régionaux est un moyen efficace d'assurer une participation équilibrée des utilisateurs hommes et femmes aux opérations et politiques de transport;

f) L'Union européenne offre la possibilité de créer un débat européen sur le genre et les transports, qui pourrait rassembler ceux qui sont déjà engagés dans le domaine, mais aussi susciter un intérêt plus vaste pour le sujet et mieux faire connaître son importance.

F. Les femmes et les transports en Europe

25. En 2005, le Parlement européen a chargé le Département d'étude des transports de l'Université de East London d'entreprendre des travaux de recherche sur les femmes et les transports en Europe. Dans ce projet de recherche, les femmes ont été considérées à la fois en tant qu'utilisatrices et employées des systèmes de transport. L'objectif visé était d'améliorer la compréhension des questions de schémas de mobilité, de sécurité et d'accessibilité; de définir les différents schémas de mobilité des femmes vivant en zone urbaine, des femmes enceintes et des femmes avec enfants par rapport à celles n'ayant pas d'enfants, des femmes actives professionnellement par rapport à celles sans emploi et des femmes âgées, dont le nombre augmente dans les sociétés européennes; de déterminer les besoins particuliers de chaque groupe

et d'analyser la mesure dans laquelle ces besoins étaient ou pouvaient être satisfaits, que ce soit de leur propre initiative, par le marché ou par l'intervention des pouvoirs publics.

26. L'équipe de chercheurs, constituée de personnes issues de l'Université de East London (Royaume-Uni) et de l'Institut de Wuppertal (Allemagne), a examiné au niveau paneuropéen les données qui existaient sur les femmes en tant que consommatrices/utilisatrices des systèmes de transport et sur les femmes présentes sur le marché du travail du secteur des transports. Cet examen a permis d'obtenir des données statistiques pertinentes pour les questions faisant l'objet des travaux de recherche et une vue d'ensemble des données provenant d'autres sources sur la place réservée aux femmes. Il a permis d'étudier la mesure dans laquelle les questions abordées dans l'étude pouvaient être traitées dans le cadre des données existantes au niveau paneuropéen. Ce point était particulièrement important, car le but visé par cet examen des données était principalement d'essayer de combler le fossé entre les études de cas nationales et la situation d'ensemble des nouveaux États membres.

G. TRANSGEN

27. Le projet Transgen⁵ est le résultat d'une Action spéciale de soutien financée par le programme de recherche européen FP6. Le rapport et les recommandations qu'il contient sont également le résultat des efforts concertés déployés par les nombreuses parties prenantes qui ont contribué à rassembler les connaissances et les données d'expérience existant en la matière. Le rapport Transgen transpose le concept de l'intégration des questions relatives à l'égalité entre les sexes dans le secteur des transports européens, notamment le système de transport, les travaux de recherche et les politiques. Le projet répond au besoin général de relier les idées de transport et de mobilité à l'égalité entre les sexes en Europe et d'améliorer la prise en compte des distinctions entre hommes et femmes dans les politiques de transport actuelles et futures. Il contribue en outre à préciser les objectifs de la politique européenne des transports et à concilier les objectifs des transports, de la durabilité et de l'égalité des sexes. En réponse à l'appel en faveur d'une politique des transports plus large et plus souple qui soit liée aux besoins économiques, sociaux et environnementaux, ainsi qu'à celui en faveur d'un meilleur équilibre entre les sexes en Europe, le rapport propose un cadre intégré et complexe pour la compréhension de certains des principaux objectifs de l'UE pour le XXI^e siècle.

28. Le projet vise à traduire et à faire progresser l'idée de l'approche intégrée des questions relatives à l'égalité entre les sexes dans le domaine des transports et de la mobilité en mettant l'accent sur les questions suivantes: i) comment garantir la réalisation des objectifs de cette intégration dans le cadre de la planification, de la production et du processus de prise de décisions en matière de transports? ii) comment la prise en compte des questions relatives à l'égalité entre les sexes peut-elle être liée aux objectifs actuels d'écologisation et d'informatisation des systèmes de transports européens? iii) comment la prise en compte des besoins des femmes en termes d'accessibilité et d'utilisation des systèmes de transport affecte-t-elle les objectifs généraux européens visant à renforcer l'emploi et la compétitivité?

⁵ TRANSGEN, Gender Mainstreaming European Transport Research and Policies, Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices, Université de Copenhague, 2007.

29. Le rapport établit qu'il existe des différences flagrantes et persistantes dans les modes de déplacement des hommes et des femmes. Les hommes se déplacent toujours plus que les femmes; ils ont tendance à prendre plus souvent la voiture alors que les femmes utilisent plutôt les transports publics et les femmes se déplacent plutôt localement. Ces différences s'expliquent par les rapports inégaux entre hommes et femmes au sein du ménage, sur le marché du travail et dans les structures urbaines, ainsi que par la socialisation sexiste. Cela signifie que les hommes et les femmes font un usage différent des systèmes de transport collectif.

30. Le rapport indique également que le secteur des transports est très largement dominé par les hommes. Au niveau de l'Union européenne, les comités politiques du secteur des transports ainsi que les comités consultatifs et de recherche sur les transports sont essentiellement composés d'hommes. Dans la plupart d'entre eux, les femmes représentent moins de 15 % des membres et pas un comité n'assure une représentation équitable des hommes et des femmes. Cela vaut également pour les comités nationaux liés au domaine des transports. Il existe cependant une exception à la règle: la Commission nationale des transports suédoise est composée à 50 % d'hommes et à 50 % de femmes. En général, le secteur des transports est un milieu de travail masculin. Dans les transports de surface et les transports fluviaux et maritimes, les femmes représentent moins de 20 % de la main-d'œuvre. Les travaux de recherche tendent à démontrer que le secteur est dominé par des valeurs et des pratiques masculines qui entravent l'accès des femmes. Il convient de créer des environnements de travail neutres pour encourager l'emploi des femmes dans le secteur.

31. Les initiatives actuellement prises en faveur de la prise en compte des questions d'égalité entre les sexes dans le secteur des transports portent sur une large gamme de sujets: planification et politiques, sécurité, technologie et emploi. Le rapport confirme que ce n'est pas la formulation de programmes d'égalité qui pose le plus problème, mais leur mise en œuvre.

H. Suède

32. Deux études ont été réalisées, qui visent à évaluer l'application par les décideurs de l'égalité des sexes dans la politique des transports suédoise et la pratique. Le document⁶ présente les résultats de ces deux études et insiste à la fois sur une démarche orientée vers l'action et sur une approche pratique aux fins du renforcement de l'égalité entre les sexes dans le secteur des transports. La première étude résume comment l'égalité entre les sexes a été intégrée dans la politique des transports entre 1997 et 2002 en Suède. La seconde traite de la prise en compte, au plan pratique, de l'égalité des sexes dans le secteur des transports. Les résultats portent essentiellement sur les expériences différentes qu'ont les hommes et les femmes des infrastructures routières, sur leurs préférences vis-à-vis de différents tronçons du réseau routier, et sur le classement par ordre de priorité des différents objectifs visés dans le secteur des transports, tels que l'accessibilité, l'efficacité, la sécurité, le développement régional et la qualité de l'environnement. En général, les femmes ont une approche plus coopérative de l'infrastructure du réseau routier et des problèmes qui s'y posent, et les hommes sont plus

⁶ Integration of Gender Equality into Transport Policy and Practice in Sweden, Merritt Polk, Université de Göteborg, Suède, Research on Women's Issues in Transportation VOLUME 2: TECHNICAL PAPERS, Report of a Conference, November 18-20, 2004, Transportation Research Board, 2005.

individualistes. Cependant, il existe aussi des différences notables selon l'âge, la catégorie socioéconomique et le lieu de résidence. Cette étude a constitué une première étape vers la collecte de connaissances susceptibles d'être utilisées sur un plan pratique en vue de la réalisation d'un système des transports plus respectueux de l'égalité entre les sexes en Suède.

33. Qu'est-ce qu'un système de transport respectueux de l'égalité entre les sexes? Comment l'obtenir? Tel est le type de questions qu'ont reçues les départements des transports suédois à la suite de la promulgation en 2001 d'une loi faisant de l'égalité des sexes le sixième objectif de la politique des transports. L'objectif de l'égalité des sexes est décrit de la manière suivante: «Le système de transport doit être conçu de manière que les besoins des femmes et les hommes en matière de déplacements soient satisfaits; les femmes et les hommes doivent avoir les mêmes possibilités d'influencer la conception, la formation et l'administration du système et les valeurs des hommes et des femmes doivent recevoir la même considération». Même compte tenu des limites de la rhétorique politique, cette proposition a permis d'aborder les trois grandes idées maîtresses de l'intégration des questions relatives à l'égalité entre les sexes dans le domaine des transports, à savoir les différences concrètes entre les besoins des femmes et des hommes en matière de déplacements, les attitudes et les évaluations des installations de transport différenciées selon le sexe et la répartition du pouvoir et de l'influence au sein du secteur en fonction du sexe. Malheureusement, conclut l'auteur, reste à savoir ce que suppose concrètement un système de transport respectueux de l'égalité entre les sexes et comment il peut être réalisé dans la pratique.

34. Un autre document⁷ décrit la façon dont le Gouvernement suédois a décidé en 2001 d'ajouter à sa politique des transports un sixième objectif facultatif concernant l'égalité entre les sexes dans le système de transport et l'évolution de la situation depuis lors. Les mesures les plus importantes en faveur de l'égalité des sexes dans le système de transport ont été prises en 1998, lorsque le Gouvernement a proposé la nomination d'un nouveau conseil consultatif, le Conseil de l'égalité des sexes pour les transports et les technologies de l'information; en 2001, lorsque le Gouvernement a décidé d'ajouter l'objectif de la parité; et en 2002, lorsque l'Institut suédois pour les transports et l'analyse des communications (SIKA) a été chargé par le Gouvernement de formuler des propositions d'objectifs intermédiaires à inscrire dans le cadre de l'objectif de l'égalité entre les sexes dans le système de transport visé par la politique des transports.

I. Irlande

35. Le Gouvernement irlandais a adopté l'intégration systématique de l'étude des distinctions entre les sexes dans les politiques dans le but de favoriser l'égalité des chances entre hommes et femmes dans le cadre du Plan national de développement 2000-2006. Ce plan prévoit l'investissement de plus de 40 milliards de livres sur sept ans en faveur du développement régional du pays. Les financements concernent les infrastructures, l'éducation, la formation, l'industrie, l'agriculture, la foresterie, la pêche, le tourisme, l'inclusion sociale, etc. Plus de 130 mesures, organisées en six programmes opérationnels, sont actuellement financées.

⁷ Gender Equality as a Subsidiary Objective of Swedish Transport Policy, Åsa Vagland, Swedish Institute for Transport and Communications Analysis, Research on Women's Issues in Transportation VOLUME 2: TECHNICAL PAPERS, Report of a Conference, November 18-20, 2004, Transportation Research Board, 2005.

36. Dans le cadre de ce plan, l'approche intégrée des questions relatives à l'égalité entre les sexes est une stratégie qui vise à faire des considérations d'égalité et de l'égalité des sexes partie intégrante du processus décisionnel. Cette stratégie a évolué depuis le début des années 90 et ses incidences sur diverses questions de fond – les transports et le développement de l'infrastructure, mais aussi les politiques budgétaires et le développement des entreprises – font progressivement l'objet de plus d'attention. L'adoption du concept de l'intégration est une reconnaissance du fait que les femmes et les hommes n'ont ni les mêmes situations, ni les mêmes besoins, ni les mêmes ressources, et que ces différences peuvent affecter l'accès des hommes et des femmes à des possibilités de toutes sortes, allant de l'emploi aux services publics. En tenant compte des différents besoins et situations des femmes et des hommes, les décideurs peuvent mieux cibler leurs politiques, fournir des services plus efficaces et favoriser une plus grande égalité. Concernant le volet transports du Plan national de développement, les prestataires de services et les usagers ont les uns et les autres avantage à ce qu'ils soient mis sur pied des systèmes de transport susceptibles d'être utilisés par tous les membres de la communauté.

37. Plusieurs outils sous-tendent la stratégie d'intégration, notamment: l'intégration explicite d'une dimension hommes-femmes dans l'élaboration des politiques; l'établissement de données de référence fiables sur les positions respectives des femmes et des hommes dans divers domaines; la définition d'objectifs et d'indicateurs clairs; la mise en place d'un système de suivi complet, réactif et transparent et d'un système d'évaluation solide. Dans le cadre du Plan, une Unité de l'égalité des sexes a été créée au sein du Ministère de la justice, de l'égalité et des réformes législatives et chargée de fournir des conseils et un soutien à tous les organismes travaillant sur le Plan aux fins du respect de l'obligation de la prise en compte systématique des questions d'égalité des sexes. L'Unité a publié plusieurs notes d'information qui donnent un aperçu des principales distinctions entre les sexes dans différents secteurs politiques, ainsi que des mécanismes qui ont servi à corriger les inégalités observées dans le domaine concerné. Une fiche d'information porte sur les infrastructures. Elle est conçue comme un guide à l'intention des décideurs du gouvernement central et des collectivités locales et de toutes les personnes travaillant dans les organismes d'exécution.

38. Dans le cadre du Plan national de développement, l'infrastructure englobe les transports publics, le logement, la santé et l'investissement en capital. L'infrastructure a une grande incidence sur la structuration spatiale de la vie économique, sociale et culturelle (voir ECE/TRANS/2009/8, annexe I). Cette note d'information porte essentiellement sur les chemins de fer, les routes et les bâtiments publics. L'infrastructure comprend également les télécommunications, les réseaux d'énergie et les services environnementaux.

39. Une autre note d'information est consacrée au secteur des transports⁸. Les principales questions qui ont été mises en évidence portent sur les aspects ci-après:

⁸ Gender Equality and Transport, Fact Sheet for the Economic and Social Infrastructure Operational Programme of the National Development Plan, 2000 TO 2006, Compiled by European Policies Research Centre of the University of Strathclyde, août 2001. Une autre note d'information – Gender Equality in Economic and Social Infrastructure – a été élaborée par Reeves' Associates et publiée en juin 2002.

a) Accès au transport privé – Les femmes (en particulier les femmes âgées) sont moins nombreuses à conduire et à posséder une voiture et sont de ce fait plus susceptibles d'être tributaires des transports publics. Cet aspect souligne la nécessité de disposer de services de transport public qui soient complets et adaptés en termes d'offre et sûrs et abordables en termes d'utilisation. Pour ce faire, il convient d'examiner une série de questions (la conception des autobus, des trains et des routes, la sécurité, l'éclairage, la fourniture d'informations, l'accès, le routage, l'emplacement des arrêts, la billetterie, la demande d'arrêts, la sécurité des piétons – ponts plutôt que des passages souterrains, rampes destinées à ralentir la circulation, barrières séparant les chemins piétonniers de la chaussée, accotements en milieu rural);

b) Types de déplacements quotidiens et d'emploi, garde d'enfants et responsabilités d'entretien vis-à-vis d'autres personnes à charge – Les femmes font de multiples voyages dans les transports publics, pour emmener les enfants à l'école ou à la garderie, pour faire les courses, pour rendre visite à des parents âgés ou malades. Le principal déplacement qu'effectuent les hommes est celui qu'ils font pour se rendre sur leur lieu de travail. Certains facteurs spécifiques (tels que le revenu et les responsabilités familiales) limitent le choix des femmes en matière de transports et donc leur présence sur le marché du travail et leur participation aux cours d'enseignement et de formation, ainsi qu'aux activités de loisirs. Les femmes travaillent plus fréquemment à proximité de leur domicile et occupent plus fréquemment des emplois à temps partiel, du fait de leurs responsabilités familiales. Si les transports publics offraient de bonnes correspondances, les femmes seraient plus nombreuses à pouvoir accéder à des emplois, à des possibilités de formation et à des activités de loisirs;

c) Parmi les femmes, il existe aussi des distinctions selon le niveau de revenu, l'âge, le type de ménage, l'origine ethnique, le handicap, l'emplacement, la classe, l'éducation et les responsabilités vis-à-vis de personnes à charge – Le fait de posséder un véhicule est plutôt rare chez les personnes âgées et les femmes rurales. L'accès des femmes au marché du travail dépend du nombre d'enfants qu'elles ont et de leur âge. Les systèmes qui n'ont pas été conçus en fonction de ces exigences différentes peuvent être la source d'obstacles, en termes de sécurité et de confort, d'accès physique, de temps de voyage et d'itinéraires, de coûts et d'informations. Ces obstacles peuvent empêcher les femmes de participer pleinement à la vie économique et sociale;

d) Les questions liées à la fourniture d'infrastructures et au développement des routes comportent également une dimension hommes-femmes qu'il convient d'examiner – Bien que le Plan national de développement n'établisse pas de distinctions entre les hommes et les femmes s'agissant du programme des routes, il convient de noter que les hommes et les femmes n'ont pas le même accès au réseau routier et n'en font pas la même utilisation – le tracé des grands axes routiers peut avoir une incidence sur leur accessibilité pour diverses raisons (emmener les enfants à l'école, rendre visite à des parents, faire les courses et garder les enfants). Il est également nécessaire de mettre en place des services de transport public sur les routes principales, de sorte que tous les groupes puissent accéder aux bâtiments et installations qui les bordent.

40. En outre, il est important de procéder à une analyse coûts-avantages qui tienne compte des différences entre hommes et femmes en termes de besoins et d'utilisation du temps. Pour les hommes, l'utilisation du temps se calcule sur la base de l'accès au marché du travail; le coût d'opportunité de la réalisation par les femmes de diverses tâches, dont le travail à temps partiel,

les courses, l'accès aux services de garde d'enfants, la visite des parents à charge, etc., n'est pas pris en compte dans la planification des routes. L'accès des femmes à ces services n'est pas considéré comme un élément clef, ni du point de vue de la conception ni du point de vue des dépenses.

J. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

41. L'une des initiatives qu'a récemment prises le Royaume-Uni pour essayer de faire mieux connaître et comprendre les questions de genre a été d'élaborer un audit selon le genre et une liste de pointage connexe. Il s'agit d'un outil de travail simple destiné aux personnes intervenant au niveau local dans la planification et la prestation de services de transport. L'audit met en lumière les différences entre les hommes et les femmes dans le contexte des transports, et la liste de pointage propose des moyens systématiques et pratiques de les aborder. Le Royaume-Uni a opéré une autre évolution importante en mettant en place une planification de l'accessibilité, laquelle est particulièrement utile pour recentrer la planification des transports sur les divers besoins des communautés et des individus qui composent la population.

42. L'Audit de la prise en compte du genre dans les transports publics⁹ a été effectué par le Département d'étude des transports de l'Université d'East London pour le compte de l'Unité de la mobilité du Département de l'environnement, des transports et des régions (DETR). Un vaste travail de recherche documentaire a été réalisé et des groupes cibles ont été utilisés dans le but de déterminer et d'étudier les facteurs qui influent sur l'expérience que tirent les femmes des transports publics et l'usage (ou non) qu'elles en font. L'Audit comprend un inventaire de la documentation pertinente permettant aux décideurs comme au grand public d'avoir accès à l'ensemble des données existantes sur les relations entre le genre et les transports. Ces résultats ont ensuite été transposés dans une liste de pointage qui permet de mesurer l'utilité pour les femmes des services de transport public qui pourraient être offerts ou proposés ainsi que leur niveau d'acceptabilité.

43. Depuis la réalisation de cette étude, le Gouvernement britannique a élaboré une loi visant à introduire une obligation d'égalité des sexes dans le secteur public. En vertu de cette loi, les pouvoirs publics, notamment ceux qui assurent des fonctions publiques émanant du secteur privé et du secteur du bénévolat, doivent éliminer toute discrimination illégale fondée sur le sexe et promouvoir l'égalité des sexes.

44. Les professionnels des transports sont de plus en plus conscients de la dimension sociale de leur secteur d'activité. Ils ignorent cependant encore tout de l'impact d'une politique des transports et d'une prestation de services différenciées selon le sexe. Les initiatives, telles que la liste de pointage qu'a élaborée le Département d'étude des transports pour évaluer les transports publics sous l'angle de l'égalité hommes-femmes, ne sont souvent pas mises en œuvre au niveau local et leur utilisation ne fait pas l'objet d'une vérification minutieuse. Dans le domaine des transports, les décideurs ne semblent pas comprendre la nécessité de répondre spécifiquement aux besoins – différents – des hommes et des femmes. Peut-être croient-ils que la planification des transports différenciée selon le sexe n'est qu'un élément rapporté d'une bonne politique de planification des transports et que la sensibilisation aux questions relatives à l'égalité des sexes

⁹ Le projet, sous sa forme aboutie, est disponible sur le site Web de l'Audit de la prise en compte du genre à l'adresse: <http://www.uel.ac.uk/womenandtransport>.

ne peut pas vraiment améliorer ou réorienter sensiblement le résultat final de la politique des transports.

45. En réalité, ce préjugé sexiste involontaire fait que les femmes sont plus confrontées que les hommes à des problèmes de transport pour accéder à divers services publics, accepter un emploi et participer aux activités normales des citoyens. Les femmes à faible revenu sont ainsi touchées de manière disproportionnée, du fait de leur plus grande utilisation des transports publics. Cela signifie également que la participation des femmes à la vie sociale au Royaume-Uni a d'importants coûts cachés, en temps et en argent.

K. États-Unis d'Amérique

46. Aux États-Unis, les autorités chargées des transports, en particulier la Federal Highway Administration (FHA), disposent d'un programme de recherche et de consultation sur les besoins des hommes et des femmes en matière de transport. Ces renseignements sont utilisés à des fins d'information dans le cadre de l'élaboration de leurs programmes routiers, au niveau fédéral et au niveau des États. Les résultats des travaux de recherche sont affichés sur le site Web et la FHA soutient également l'organisation de conférences sur les besoins des hommes et des femmes en matière de déplacements. Ainsi, en 1996, la Federal Highway Administration a financé la deuxième Conférence nationale sur les questions liées aux déplacements des femmes, organisée par l'Université de l'Arizona. Outre le fait qu'elle a permis de rassembler les dernières données issues des travaux de recherche effectués dans le cadre de diverses disciplines sur les questions liées aux déplacements des femmes, la Conférence a été structurée de manière à attirer l'attention des décideurs et des planificateurs sur la nécessité de s'intéresser de près aux différences bien réelles qui existent entre les hommes et les femmes, ainsi qu'entre des sous-groupes de femmes, en ce qui concerne les modes et types de déplacements effectués. En 1998, la FHA a commandé une étude sur les besoins des travailleurs à temps partiel, qui mette en lumière les besoins des femmes, des hommes et des différents groupes ethniques travaillant à temps partiel.

L. Sommet de la Terre 2002

47. En prévision du Sommet de la Terre de 2002, une conférence internationale¹⁰ s'est tenue à Berlin en janvier 2001. Cette conférence a été la première à être organisée pour préparer le Sommet mondial pour le développement durable. Le débat s'est axé sur trois questions clefs de l'ordre du jour de la neuvième réunion de la Commission du développement durable de l'ONU, ainsi que sur la participation des femmes, les stratégies et les activités à mettre en œuvre en vue et lors du Sommet de 2002. La conférence a donné lieu à la formulation de plusieurs recommandations concrètes concernant la problématique hommes-femmes dans les transports (voir ECE/TRANS/2009/8, annexe II).

¹⁰ Gender Perspectives for Earth Summit 2002, – «Energy, Transport, Information for Decision-Making» Rapport de la conférence internationale tenue au Jagdschloss Glienicke, à Berlin, du 10 au 12 janvier 2001 et organisée conjointement par le Ministère fédéral allemand de l'environnement, de la protection de la nature et de la sécurité nucléaire (BMU) et la Fondation Heinrich Boell.