

# Les Transports Au Service Des Femmes et Des Hommes : Défis et Opportunités

Dans la région Moyen-Orient et Afrique du Nord  
(MENA)

Leçons des études de pays



Septembre 2011

Crédit Photo de la couverture: Julio Etchart pour la Banque mondiale, Maroc

[Réf. 0782-31 - Archives photo de la Banque]

Le présent document n'a pas été soumis à l'évaluation des publications officielles de la Banque mondiale. Les résultats, interprétations et conclusions qu'il contient n'engagent que le ou les auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD)/La Banque mondiale et ses institutions affiliées ni celle des administrateurs de la Banque mondiale et des gouvernements qu'ils représentent.

La Banque mondiale ne saurait garantir l'exactitude des données contenues dans le présent document. Les frontières, les couleurs, les dénominations et autres renseignements figurant dans les cartes du présent document n'impliquent aucun jugement de la part de la Banque mondiale quant au statut légal d'un territoire ou l'approbation ou l'acceptation des frontières.

Pour obtenir d'autres copies de ce document ou pour en savoir plus, merci de contacter :

Le service des transports et de l'énergie pour la région Moyen-Orient et Afrique du Nord.



Imprimé sur du papier recyclé

Droits d'auteur : Banque mondiale 2011

# Table des matières

Table des matières .....	3
Sigles et acronymes .....	4
Remerciements .....	5
Résumé .....	6
1. Présentation.....	6
2. Conclusions principales en matière d'égalité entre les sexes et de transports ruraux au Yémen : ..	6
3. Conclusions en matière d'égalité entre les sexes et de transports urbains à Casablanca, à Sanaa, et en Cisjordanie .....	7
4. Enseignements tirés des études la région MENA et d'autres études nationales .....	8
5. Les prochaines étapes pour la région MENA : Mesures et procédures envisagées pour relever les défis.....	9
1. Introduction .....	11
Structure du rapport .....	13
2. Enjeux et opportunités du transport rural: Conclusions de l'étude sur le Yémen.....	14
2.1. Profils des déplacements des femmes et des hommes ruraux au Yémen .....	14
2.2 Disponibilité, Fiabilité et Qualité .....	16
2.3 Coûts des transports .....	16
2.4 Impact socioéconomique de l'accès aux transports.....	17
Conclusions des études sur l'égalité entre les sexes et les transports ruraux dans d'autres pays .....	18
3. Défis et opportunités du transport urbain et périurbain : Résultats des études de Casablanca, de Sanaa, et de Cisjordanie.....	20
3.1 Profils des déplacements des femmes et des hommes .....	20
3.2 Disponibilité et fiabilité.....	23
3.3 Qualité .....	24
3.4. Tarifs .....	25
3.5 Sécurité routière.....	25
3.5 Sécurité des personnes .....	26
3.6 Impact socioéconomique de l'accès aux transports.....	27
4. Enseignements de la région MENA et d'autres études nationales.....	30
5. Les prochaines étapes pour la région MENA : Mesures et procédures envisagées pour relever les défis .....	32
5.1. Propositions de mesures pour améliorer l'accès et la mobilité des personnes.....	32
5.2. Propositions pour intégrer l'approche genre dans les politiques et les programmes de transport .....	35
Références .....	40

## Sigles et acronymes

BAD	Banque asiatique de développement
BRT	Bus Rapid Transit (Réseau d'autobus rapides)
DH	<i>Dirham marocain</i>
GDD	Groupe de discussion
GMS	<i>Greater Mekong Subregion</i> (Projet)
FIDA	Fonds international de développement agricole
IFRTD	Forum international pour le développement des transports ruraux
BIT	Bureau International du Travail
MTI	Moyen de transport intermédiaire
JICA	Agence japonaise de coopération
PRFI	Pays à revenus faibles et intermédiaires
OMD	Objectif du millénaire pour le développement
MENA	Région Moyen-Orient et Afrique du Nord
NIS	Shekel israélien
SEACAP	Programme d'accès communautaire du Sud Est Asiatique
PNUD	Programme de développement des Nations Unies
USD	Dollar américain
YR	Rial yéménite

## Remerciements

Le Plan d'action pour l'égalité des sexes (GAP) a permis de financer les quatre études, le rapport régional et la diffusion des résultats. Le rapport régional a été préparé par Mari Clarke, consultante senior en genre pour l'unité transports et énergie de la région MENA, sous la direction de Jean Charles Crochet, économiste senior des transports de l'unité transports et énergie de la région MENA et de Julie Babinard, spécialiste en environnement et développement social, unité des Transports, de l'Eau, et des Technologies de l'Information et de Communication (vice-présidence du développement durable).

L'étude a été réalisée au Maroc par une équipe de chercheurs dirigée par Mohammed El Aouad, (Axétudes Consulting), sous la direction de M. Crochet et de Mme Babinard. L'étude dans les régions rurales du Yémen a été réalisée par le Centre yéménite pour les études sociales et la recherche sur le travail, sous la direction de M. Khalil Al-Manour Shargabi, et avec le concours précieux de Mme Lamis Aljounaidi, économiste au Service des transports et de l'énergie pour la région MENA et de M. Crochet. L'étude dans les zones urbaines du Yémen a été réalisée par le Centre yéménite pour les études sociales et la recherche sur le travail, sous la direction de M. Mohamed Sallam Noaman et la direction de Mme Lamis Aljounaidi de l'unité transports et énergie de la région MENA et de M. Crochet. L'étude sur la Cisjordanie a été réalisée par le *Riyada Consulting and Training Center*, sous la direction de Mme Shuaa Marrar et les conseils de Mme Lamis Aljounaidi et de M. Ibrahim Dajani, responsable principal des opérations de l'unité transports et énergie de la région MENA. Les autorités responsables du transport et les hommes et les femmes des petites villes interrogées au Maroc, en Cisjordanie et au Yémen qui nous ont généreusement accordé un peu de leur temps en partageant leurs expériences avec les chercheurs.

La version finale du rapport a bénéficié des commentaires et réflexions approfondies de Julie Babinard et de Jean-Charles Crochet -----

# Résumé

## 1. Présentation

L'expansion des réseaux de transport peut engendrer de nombreuses répercussions positives sur la vie des personnes. Cependant, la répartition inéquitable des avantages découlant de l'amélioration des systèmes de transports peut aggraver les disparités en matière d'égalité entre les sexes et de revenus. La planification des transports dans la région MENA et dans d'autres régions ne prend pas systématiquement en compte les problèmes d'égalité; de plus, les données statistiques désagrégées par sexe sont très limitées ainsi que l'expertise dans les domaines du genre et des transports.

**L'égalité entre les sexes et les transports dans la région MENA :** on constate de grandes différences, notamment socioculturelles dans la région MENA. En règle générale, la région a fait d'énormes progrès dans les systèmes de transports et dans le développement humain. Cependant, la participation des femmes au marché du travail dans la région MENA est nettement plus faible que dans les autres régions. Le chômage des jeunes, en particulier chez les femmes, est très élevé, et les possibilités d'entrepreneuriat pour les femmes sont limitées. Les lois de certains pays restreignent les déplacements et le travail des femmes à l'extérieur du foyer familial. On relève aussi des écarts très importants entre les infrastructures rurales et urbaines; la congestion, la pollution et les accidents de la circulation sont en hausse avec l'expansion rapide de l'urbanisation. Les préoccupations concernant la violence sexiste, le harcèlement et la criminalité sont très répandues quelque soit le pays.

**Objectifs et méthodologie des études de cas :** L'objectif des quatre études de cas menées à Casablanca au Maroc, à Sanaa, dans les campagnes au Yémen, et dans le nord de la Cisjordanie, en Palestine est de combler le fossé en matière de données sur les inégalités entre les sexes, tout en améliorant les connaissances sur l'impact que peuvent avoir les services de transport sur l'accès des femmes aux ressources, aux marchés, à la formation, l'information, et à l'emploi. Les études permettent également de recenser les domaines prioritaires favorisant une action publique visant l'amélioration de la mobilité des femmes, leur accès aux opportunités économiques ainsi que leur autonomisation. Les études ont recours à des méthodes similaires avec un échantillonnage stratifié de personnes répondant à un questionnaire structuré, ainsi que de groupes de discussion et des carnets de voyage.

## 2. Conclusions principales en matière d'égalité entre les sexes et de transports ruraux au Yémen :

**Habitudes dans les trajets :** Les infrastructures insuffisantes et les services de transport limités contraignent certes la mobilité des personnes, mais les femmes sont confrontées à d'autres contraintes socioculturelles. Ces dernières peuvent se déplacer seules à pied dans leurs villages, mais elles peuvent voyager uniquement dans des véhicules couverts et pourvu qu'elles soient accompagnées d'un membre masculin de leur famille. Plus une femme se déplace loin, plus son obligation de voyager avec une escorte est forte. La plupart des déplacements des femmes se fait à pied pour des tâches domestiques et agricoles dans un périmètre « acceptable » (aux alentours du village). Les hommes se déplacent plus loin, utilisant bien plus les transports motorisés pour accéder aux marchés pour vendre leurs produits, acheter des aliments et travailler dans les centres urbains.

**Disponibilité, Fiabilité, Qualité:** La présence et la qualité d'une route permet de déterminer le choix des moyens de transport à utiliser par les personnes. Les routes nouvelles (de 2 ou 3 ans) sont empruntées le plus souvent par les voitures particulières - le moyen de transport que l'on considère comme le plus adéquat pour les femmes. La présence d'une route diminue les temps de trajets de 30 pour cent. Les villages sans route sont uniquement accessibles par camion, par dos d'âne ou à pied. La majorité des femmes estime que les routes ne satisfont pas à leurs besoins, alors que la plupart des hommes les trouve adéquates.

**Accessibilité :** Les transports motorisés coûtent plus par trajet pour les femmes car elles doivent utiliser des moyens de transport plus onéreux. Les hommes passent trois fois plus de temps que les femmes dans les transports, car ils contrôlent le budget familial et voyagent plus.

**Impacts socio-économiques :** Le transport améliore l'accès des hommes à l'emploi, aux marchés, et l'éducation. Les avantages pour les femmes sont en grande partie indirects et prennent la forme de coûts de transport réduits et d'une augmentation du temps consacré à l'éducation et aux activités productives telles que l'achat du bois de chauffage, de l'eau et de la farine. En effet, les revenus sont plus élevés et les biens coûtent moins cher le long d'une ancienne route (de plus de 15 ans) et dotée d'un système de transport fonctionnel. L'absence de transports

adéquats réduit considérablement l'accès des femmes aux opportunités d'enseignement et aux services de santé. Les cas du Maroc, de l'Afghanistan et de l'Indonésie présentent des contraintes similaires. Au début, le Bangladesh présentait de graves contraintes de mobilité pour les femmes, mais avec le temps, le pays a réussi à les réduire.

### 3. Conclusions en matière d'égalité entre les sexes et de transports urbains à Casablanca, à Sanaa, et en Cisjordanie

**3.1 Habitudes des trajets des personnes :** Les restrictions socioculturelles limitent les déplacements des femmes, mais pas ceux des hommes dans les trois zones urbaines. A Sanaa et à Casablanca, le statut socioéconomique, et l'emplacement central ou en périphérie des zones urbaines a également un effet sur les tendances de déplacement et le choix du mode de transport chez les femmes et les hommes. En Cisjordanie, ce sont les postes de contrôle qui limitent le choix du mode de déplacement et des moyens de transport entre les villages et les villes.

**3.2 Mode et utilisation des Transports :** Les femmes et les hommes marchent plus à Casablanca, et moins en Cisjordanie. Les femmes marchent plus que les hommes à Sanaa. Les femmes utilisent beaucoup plus les transports en commun à Casablanca et en Cisjordanie, et beaucoup moins à Sanaa. Les ménages à Casablanca possèdent et utilisent davantage de voitures privées tandis qu'en Cisjordanie, les ménages en possèdent moins : À Casablanca, les différences entre hommes et femmes dans les habitudes et buts des déplacements (rencontres sociales, éducation, travail, santé et accès au marché) sont faibles par rapport ceux observés à Sanaa et à la Cisjordanie où les déplacements de la plupart des hommes sont consacrés au travail et à l'accès au marché. Les déplacements de la plupart des femmes dans ces deux pays sont aussi davantage consacrés à l'accès à l'éducation, aux soins de santé des enfants et aux activités sociales plutôt qu'aux déplacements liés travail et à l'accès aux marchés.

**3.3 Disponibilité, fiabilité et qualité:** Dans les trois régions, les hommes et les femmes se plaignent de l'irrégularité des transports publics. À Casablanca et à Sanaa, les services de transports ne parviennent pas à satisfaire la demande croissante; en Cisjordanie, les points de contrôle entravent le service. La vieille ville de Sanaa dispose de transports adéquats, mais la périphérie urbaine est mal desservie. Les passagers de Casablanca et de Cisjordanie sont les plus préoccupés par la vétusté, l'état de dégradation des véhicules et des terminus des transports publics; à Sanaa la préoccupation majeure concerne la mauvaise qualité du service.

**3.4 Accessibilité (financière) Les frais de transport restent abordables pour les personnes ayant de bons revenus, mais ce n'est pas le cas pour les pauvres de la périphérie de Casablanca et de Sanaa, ni pour ceux vivant dans les camps de réfugiés en Cisjordanie.** Les femmes paient souvent des prix plus élevés par trajet, car elles doivent changer de bus et payer plusieurs titres de transport. Leur capacité à négocier les tarifs avec les chauffeurs est limitée par les normes socioculturelles. Les chauffeurs leur font souvent payer des tarifs supérieurs aux taux standard, surtout lorsque les routes sont mauvaises.

**3.5 Sécurité routière :** L'environnement pour le piéton est dangereux en raison du manque de trottoirs et de passages pour piétons. La périphérie urbaine est particulièrement dangereuse. Le mauvais entretien des véhicules et les comportements à risque des conducteurs contribue à créer des accidents. Les autobus bondés sont un réel problème à Sanaa et en Cisjordanie. La sécurité constitue une contrainte majeure pour la mobilité des femmes en raison des possibilités de harcèlement verbal et physique et des occurrences de vol dans les espaces publics. En Cisjordanie, les fouilles corporelles aux points de contrôle viennent ajouter des risques supplémentaires pour les femmes.

**3.6 Impacts socio-économiques :** À Sanaa et à Casablanca, on note une corrélation directe entre l'accès aux infrastructures et services de transport et à l'autonomisation économique des femmes. En Cisjordanie, les points de contrôle et les impacts économiques de l'occupation minent l'autonomie aussi bien des hommes que des femmes. Un grand nombre de femmes instruites a abandonné ses aspirations à trouver un emploi. Dans les zones périphériques de Sanaa et de Casablanca, le manque de services de transport a limité les opportunités, en particulier pour les femmes. Les cas des centres urbains à Oman,

au Bangladesh, en Indonésie, et au Turkménistan, révèlent des contraintes et des approches similaires pour les résoudre.

#### 4. Enseignements tirés des études la région MENA et d'autres études nationales

- **La région MENA partage certaines des tendances et défis en matière de transports et d'égalité entre les sexes que d'autres pays en développement, confirmant les connaissances et l'expérience sur les propositions de solutions efficaces aux problèmes d'adaptation dans la région MENA.** Par exemple, le projet de routes rurales et d'accès aux marchés du Bangladesh qui vise la construction de marchés dédiés et le recrutement de femmes issues de milieux pauvres dans les services d'entretien des la voirie pourrait être adapté au milieu rural de la région MENA.
- **Il est nécessaire de passer outre les stéréotypes concernant les contraintes socioculturelles en matière de liberté de déplacement des femmes.** Bien que les normes socioculturelles restreignent la mobilité des femmes dans les quatre études de cas de la région MENA et dans la plupart des autres cas rapportés, l'étendue et la manière dont les opportunités des femmes sont restreintes varient considérablement entre les quatre études, et ce, même dans les contextes de Casablanca et de Sanaa. Les conclusions des études de Casablanca et du Bangladesh révèlent que l'accès aux transports peut faciliter l'accès aux opportunités économiques et d'éducation, ce qui peut contribuer à une plus grande mobilité, autonomie et émancipation, même dans des contextes où les contraintes socioculturelles sont très fortes en ce qui concerne la liberté de mouvements des femmes. Par ailleurs, il est souvent nécessaire de mettre en place des mesures spécifiques pour lancer des opportunités économiques destinées aux femmes pauvres dont les déplacements sont restreints.
- **Les conclusions des études de Sanaa et de Casablanca soulignent l'importance d'examiner les différences dans les habitudes de déplacement et les contraintes chez les femmes (et chez les hommes) en fonction de leur statut socioéconomique, l'âge, et des autres différences qui peuvent exister entre les femmes et les hommes.** Les personnes à très faible revenus vivant dans la périphérie urbaine des deux villes ont un accès limité aux transports et un niveau de sécurité précaires qui limitent les possibilités économiques et éducatives, en particulier pour les femmes. Les résidents plus fortunés qui vivent à proximité du centre ville jouissent de meilleurs services de transport, d'emplois mieux rémunérés et d'une offre d'éducation plus riche.
- **Il est important d'examiner les liens entre les zones rurales et urbaines ainsi que leurs différences.** Les études de Sanaa, de la Cisjordanie, et du Yémen rural révèlent toutes des corrélations importantes entre la qualité des transports entre les villages et les villes et le niveau économique. Le cas de la Cisjordanie a permis de révéler des défis liés aux trajets en taxis depuis les villages pour rejoindre les transports de bus urbains de l'autre côté d'un point de contrôle, ainsi que le coût élevé des transports entre les villages et les villes. L'étude de cas de Sanaa caractérise la zone périphérique comme « un point de jonction entre les modes de vie de la campagne et de la ville. » Compte-tenu de l'importance de ces liens, à plus long terme les systèmes de transport intégrés seront nécessaires pour faciliter l'accès des personnes pauvres des campagnes et des résidents de la périphérie urbaine aux marchés, aux services et aux opportunités économiques des villes.
- **Les contextes politiques fragiles et les zones de conflits, comme c'est le cas en Cisjordanie, présentent des libertés de mouvements très restreintes et des défis particuliers - propres à la région - qui nécessite une analyse ciblée.** Les réalités économiques peuvent contribuer à motiver le besoin d'une plus grande égalité envers les femmes. Mais les traditions socioculturelles peuvent également risquer de miner ces efforts et menant jusqu'à l'adoption d'une attitude rétrograde, comme c'est le cas en Irak, où les veuves de guerre luttent pour survivre dans un espace de plus en plus restreint, dominé par des valeurs conservatrices. Les transitions politiques ou post-conflit telles que celles qui se produisent dans un certain nombre de pays de la région peuvent offrir des opportunités positives pour le changement dans les relations entre les sexes et l'autonomisation économique des femmes



## 5. Les prochaines étapes pour la région MENA : Mesures et procédures envisagées pour relever les défis

### Propositions de mesures pour améliorer l'accès et la mobilité des personnes

- **Accroître la disponibilité, la fiabilité et la qualité des transports.** Lorsque les services de transport sont disponibles, à l'heure, à des emplacements pratiques, et proposent un service de qualité, il est plus facile pour les femmes et les filles qui habitent dans les zones urbaines de se déplacer pour accéder à l'éducation, l'emploi et aux marchés. Les femmes des zones rurales ont quant à elles un meilleur accès aux produits et services susceptibles de les aider dans leurs tâches ménagères, tels que les bouteilles de butane, l'eau ainsi que les services de santé, l'éducation et les opportunités de travail. Les mesures visant à atteindre cet objectif, et qui doivent être adaptées aux contextes spécifiques de la région MENA, incluent: la modernisation et l'entretien des routes et des pistes rurales, la construction de rues et de trottoirs dans les zones périurbaines pour faciliter les déplacements des femmes à pied jusqu'aux arrêts des transports publics et pour réduire les coûts du transport de marchandises et des personnes dans la périphérie urbaine et les zones rurales; et l'élargissement de la couverture des services de transport adéquats pour les femmes.
- **Améliorer l'accessibilité financière :** Les coûts de transport sont un enjeu majeur pour les femmes pauvres issues des zones rurales et urbaines, en particulier lorsque les restrictions culturelles réduisent leurs déplacements à des moyens de transport plus onéreux et qu'elles n'ont aucune source de revenus propres. Les mesures visant à améliorer l'accessibilité financière comprennent : réglementer et surveiller les tarifs pratiqués par les opérateurs de transport, assurer l'intégration de plusieurs moyens de transport dans le coût d'un même trajet, réduire les tarifs hors pointe et mettre en place d'autres mesures pour réduire le coût de l'enchaînement des trajets empruntés par les personnes, notamment entre la périphérie urbaine et le centre-ville et entre les campagnes et les villes.
- **Promouvoir la sécurité routière :** Le nombre d'accidents de la route est élevé et en croissance constante dans la région MENA. Parce que les femmes rurales et urbaines ont recours presque exclusivement aux déplacements à pieds, il est important de s'assurer que l'environnement piétonnier est sûr. Les mesures visant à améliorer les conditions de sécurité peuvent comprendre : des trottoirs dénués d'obstacles, des passages et des îlots pour les piétons, des viaducs, des bas-côtés plus larges en bordure des routes rurales pour faciliter la marche, des feux rouges, des panneaux de signalisation, des dos-d'âne, et l'application de règles de circulation, des limites du nombre d passagers, et des mesures de sécurité dans les transports publics.
- **Améliorer la sécurité des passagers :** Les risques de harcèlement sexuel, la violence sexiste et la criminalité sont des contraintes majeures à la mobilité des femmes en milieu urbain, à l'éducation et aux opportunités économiques, en particulier dans la périphérie urbaine. Les mesures pour contrer ces risques peuvent inclure : l'emploi d'agents de sécurité dans les terminaux, les arrêts de bus, les autobus et les trains, avec un renforcement du service aux heures où les femmes font la plupart de leurs déplacements, l'embauche d'agents de sécurité féminins et masculins dans la mesure du possible, un éclairage adéquat sur les trottoirs, aux arrêts de bus, sur les plateformes, et dans les terminaux, et l'introduction du concept de voitures, d'autobus et de rames - et de taxis - dédiés aux femmes.
- **Améliorer les impacts socioéconomiques positifs :** Des mesures spéciales sont souvent nécessaires pour engendrer des opportunités économiques pour les femmes pauvres dont les déplacements sont restreints. Des mesures efficaces peuvent inclure: le recrutement d'équipes féminines issues des milieux pauvres et ruraux ou périurbains pour assurer l'entretien des routes et certaines tâches de bio ingénierie. Ces mesures sont adaptées des approches employées dans le cadre du projet de routes et des marchés du Bangladesh; la promotion de l'entrepreneuriat féminin dans les zones rurales pauvres et périurbaines, et le recours à des solutions complémentaires aux transports, telles que l'approvisionnement en eau potable et la construction de marchés et de centres de santé de proximité - ceci pour mieux répondre aux problèmes d'égalité entre les sexes dans les transports.

### 5.2 Propositions pour intégrer l'approche genre dans les politiques et les programmes de transport

- **Politiques, stratégies et réglementation des transports intégrant l'égalité entre les sexes :** Il est crucial de compléter et d'informer les politiques, les stratégies et les réglementations qui régissent les transports par des analyses sociales et de promotion d'égalité entre les sexes et par une planification participative

intégrant les bénéficiaires masculins et féminins, et s'assurant que les ressources humaines et financières adéquates sont affectées pour répondre aux réalités sociales en matière d'égalité, mais aussi des autres aspects du transport rural.

- **Promouvoir l'analyse de routine des questions d'égalité entre les sexes lors de la planification et la mise en œuvre des transports:** L'analyse sociale et d'égalité entre les sexes peut aider à déterminer les capacités de paiement et l'accès aux transports pour les différents segments de la population. Comprendre en quoi les habitudes de déplacement diffèrent entre hommes et femmes, exige une désagrégation des données par sexe sur les modes de déplacement des femmes, les horaires, les coûts, l'enchaînement des trajets, la satisfaction, les contraintes et les besoins non satisfaits.
- **Consultation inclusive du genre:** Des mécanismes doivent être mis en place pour accroître la participation des femmes, tels que des groupes de discussion avec des femmes par des femmes, planifier les réunions municipales pour faire en sorte que les femmes puissent y assister, fournir des informations sur les projets dans des lieux et par le biais de médias accessibles aux les femmes, en utilisant des groupes de discussion avec des femmes et dirigé par des femmes.
- **Sensibilisation et renforcement des capacités des agences de transport et des opérateurs de services:** La sensibilisation à la notion d'égalité entre les sexes au sein des structures organisationnelles des ministères du transport, ainsi que dans les entreprises privées du secteur, dans les syndicats et autres, est essentielle pour créer une capacité à aborder les questions d'égalité entre les sexes dans les transports et pour établir un groupe d'intérêt visant à assurer l'intégration systématique des questions d'égalité entre les sexes.. Il est possible d'accomplir ceci en travaillant avec les organisations intermédiaires, en créant des comités multisectoriels de planification des transports, en intégrant aux équipes de transport des experts des domaines social et d'égalité entre les sexes, et en assurant des ateliers de formation sur l'égalité des sexes et le domaine du transport.
- **Sensibilisation du public sur les besoins de mobilité des femmes tout en respectant la culture locale.** Il s'agit là d'une première étape essentielle pour obtenir l'appui nécessaire pour renforcer la mobilité des femmes et des filles et donc leur accès aux services de santé, d'éducation et aux opportunités économiques. En travaillant avec les médias, les mosquées, les dirigeants locaux, les écoles de filles et de garçons et les organisations de femmes, les réseaux, et un gouvernement prêt à travailler en partenariat avec elles, il est possible de mobiliser un soutien local pour les projets de transport et d'entretien des routes, et d'augmenter la participation des femmes dans le processus décisionnel.
- **Indemnisation équitable dans le cadre d'une réinstallation :** Le déplacement et la réinstallation forcés suite à la construction d'infrastructures a généralement des répercussions plus négatives sur les femmes. Trop souvent, l'indemnisation des biens perdus est versée aux chefs de familles masculins. Les approches participatives inclusives, le versement d'une indemnisation aux noms des deux époux, et en déposant la part de la rémunération de l'épouse sur son compte bancaire personnel sont des mesures qui peuvent permettre d'accroître la sécurité économique des femmes déplacées et des leurs enfants.
- **Mesures de suivi et d'évaluation des activités visant la promotion de l'égalité entre les sexes.** Le suivi de l'exécution des projets est crucial afin de souligner les corrections à mi-parcours, renseigner les futurs projets, et s'assurer : a) que des activités majeures visant l'égalité entre les sexes sont mises en œuvre, et b) que les impacts sont mesurés grâce à une méthode de suivi et d'évaluation bien informée dans ce domaine. On pourra utiliser les données de référence suivantes : les contraintes de transport des femmes, les hommes, les filles et les garçons ; les besoins insatisfaits des deux sexes en matière de transports; la modification des services afin de répondre à des besoins non satisfaits. Les évaluations peuvent examiner les changements dans les habitudes de déplacement des hommes et des femmes et des moyens de transport en marge d'un projet, et les impacts spécifiques du projet sur les femmes, les hommes, les filles et les garçons tels que l'augmentation du revenu, du niveau d'éducation, de l'accès aux services de santé, et meilleure représentation de leur besoins au sein du ménage, de la collectivité et des politiques.

# 1. Introduction

L'extension des réseaux de transport peut avoir de nombreuses incidences positives sur la vie des femmes et des hommes en augmentant leur accès aux marchés des biens et du travail, en réduisant le coût du transport des marchandises au marché, créant ainsi un accès à la santé et aux services de base, en améliorant les opportunités d'éducation et en assurant la participation civique. Cependant, la répartition inéquitable des avantages découlant de l'amélioration des systèmes de transports peut aggraver les disparités actuelles d'égalité entre les sexes et de revenus. Un ensemble substantiel d'indices permet de mettre en évidence que les transports ne sont pas « non discriminatoires » en matière d'égalité dans tous les contextes, car les rôles et les responsabilités socio-culturellement définis des hommes et des femmes engendrent des habitudes dans l'accès, besoins et un usage des transports, très différents. Malheureusement, la planification des transports ne tient pas systématiquement compte de ces différences, et la désagrégation des données par sexe sur les besoins et les habitudes de transport est très limitée dans la région Moyen-Orient et Afrique du Nord (MENA) et dans d'autres régions, tout comme l'expertise sur les questions de genre et le transport (Babinard 2011, Fernando et Porter, 2002; Graeco 2002; IFRTD 2004, 2010a, b; Peters 2002, 2011; SSATP 2011, Turner 2003, Banque mondiale, 2010a).

## L'égalité des sexes dans les services de transports de la région MENA

***Il est important de reconnaître la grande diversité socioéconomique présente au sein de la région MENA, y compris les contraintes socioculturelles relatives aux déplacements des femmes dans les transports.*** Le Yémen et Djibouti, pays les plus pauvres de la région présentent des indicateurs du développement humain très faibles qui tranchent avec ceux du Qatar et du Koweït, qui sont parmi les pays les plus riches au monde. De nombreux pays de la région ont été touchés par les conflits. Pour la Cisjordanie et Gaza, ces conflits longs de plusieurs décennies ont une influence sur la mobilité des hommes et des femmes. Il y a aussi des différences importantes d'autonomie et mobilité d'un pays à l'autre selon le statut socioéconomique, mais aussi d'autres facteurs (Banque mondiale, 2010c). Par exemple, à Casablanca, les femmes exerçant une profession libérale ayant des revenus indépendants ont davantage d'autonomie, tandis que les femmes pauvres n'en ont pas ou peu (Banque mondiale 2010d).

***Globalement, la région MENA a fait d'énormes progrès en matière de développement humain et de transports au cours des deux dernières décennies.*** Le taux de mortalité maternelle dans la région se situe à moins de la moitié de la moyenne des pays à revenu faible et moyen (RFM) et l'espérance de vie féminine est de près de quatre ans supérieure à la moyenne des pays RFM. Les taux de scolarisation des filles dans la région MENA sont bien supérieurs à la moyenne des pays

### Encadré 1 : Caractéristiques particulières des besoins des femmes et des hommes en matière de transports.

Partout dans le monde, les problématiques liées à l'égalité des sexes dans les transports se fondent sur des inégalités plus courantes<sup>1</sup> tels que l'accès à la terre, au travail, à l'argent et aux biens, la division sexuée du travail et la pauvreté qui en découle (Graeco 2002; IFRTD 2010b; Peters, 2002; van Riet 2008). Les hommes et les femmes jouent des rôles multiples (production, reproduction, et gestion de la communauté), mais les hommes se concentrent généralement sur le seul rôle de production et jouent les autres rôles de façon séquentielle. La majorité des femmes doit « jongler » entre tous les rôles en même temps et essayer d'assumer des responsabilités parfois concurrentes en un temps limité. Le manque de temps et la pauvreté des femmes en termes de revenus se renforcent souvent mutuellement, avec des répercussions négatives sur elles, leurs familles et leurs communautés (Blackden 2003; Blackden et Woden 2006; Quisumbing 2003). Compte tenu de leur contrôle plus restreint sur les finances de la famille, les femmes ont généralement moins accès aux moyens de transport privés, ce qui les amène à prendre les transports en commun lorsqu'elles peuvent se permettre les tarifs. Sinon, elles doivent se contenter de marcher à pied en portant des charges sur la tête ou le dos. L'accès restreint aux transports a généralement un impact bien plus lourd sur les femmes et les jeunes filles que sur les garçons, car les femmes doivent pratiquement effectuer toutes les tâches domestiques (préparation des aliments, approvisionnement du bois de chauffage et de l'eau, et soins et éducation des enfants, des personnes âgées et des malades) (2010b IFRTD; Peters 2003, 2011).

RFM et proche de la moyenne mondiale, ce qui reflète les investissements substantiels réalisés dans les domaines de la santé et l'éducation des enfants dans les dernières décennies par les gouvernements, les communautés et les familles. À l'exception du Yémen et de Djibouti, la plupart des pays ont des réseaux routiers étendus dotés d'une grande capacité dans certaines régions (Banque mondiale, 2011B).

***Toutefois, la participation des femmes au marché du travail et dans la vie civique et politique est nettement plus faible dans les pays du MENA*** que dans les autres parties du monde. La région est confrontée à un important défi de chômage. Une grande partie des jeunes est au chômage ou sous-employée, surtout les jeunes femmes (40 pour cent), comparativement aux jeunes hommes (un peu plus de 20 pour cent). Ceci a des conséquences graves dans une région où un tiers de la population a entre 15 à 29 ans. Les étudiantes ont tendance à choisir des matières considérées comme plus adéquates pour les femmes, mais moins en demande sur le marché du travail. Les opportunités d'entrepreneuriat féminin sont également très limitées (Banque mondiale, 2011B).

En outre, les données moyennes de l'indicateur cachent des différences importantes en matière d'accès aux transports entre les femmes plus riches et les plus pauvres, même dans les pays qui ont fait des progrès considérable dans la réduction de la mortalité maternelle. Par exemple, on constate des différences plus marquées dans l'accès à des sages femmes qualifiées entre les femmes à haut et à faible revenu au Maroc, et les femmes Yéménites ayant de faibles revenus. Les infrastructures de faible qualité et le manque de transports en commun dans les zones périphériques urbaines et rurales rendent difficile l'accès aux soins de santé préventifs et d'urgence pour les pauvres (Oomman et. al. 2003). On note de sérieux écarts entre les infrastructures rurales et urbaines et la congestion routière est un problème croissant dans la plupart des zones urbaines de la région MENA (Banque mondiale 2010b)

***Dans l'ensemble de la région, les femmes et les hommes de tous âges ont exprimé de profondes inquiétudes quant aux occurrences de harcèlement verbal et physique des femmes lors de leurs déplacements en transports en commun*** ou sur leurs lieux de travail lorsqu'il s'agit de bureaux mixtes. Quelques pays, dont les pays riches en pétrole et les pays à faible revenu tels que le Yémen, conservent encore beaucoup de lois qui limitent les déplacements des femmes et leur autonomie. Faire une demande de passeport, voyager à l'étranger, travailler à l'extérieur de la maison - tout peut être soumis à la permission expresse d'un membre masculin de la famille. La reconnaissance légale d'une veuve ou d'une femme divorcée en tant que chef de famille peut s'avérer être très limitée, voire inexistante dans certains pays (Banque mondiale, 2011B).

### **Études de cas dans la région MENA**

Les quatre études de cas sur le genre et le transport, réalisées à Casablanca, au Maroc, à Sanaa et dans les régions rurales du Yémen, ainsi qu'à Naplouse, Jénine, Tulkarem et dans la partie nord de la Cisjordanie, contribuent à combler l'écart dans les connaissances sur la mobilité, l'accès et l'utilisation des transports entre hommes et femmes, et la mesure dans laquelle les systèmes de transport répondent à ces besoins dans la région MENA. Le Yémen et la Cisjordanie ont été choisis parce qu'ils représentent deux cas particuliers. Le Yémen est le pays le plus pauvre et le moins urbanisé de la région; le relief est escarpé et des normes socioculturelles contraignantes limitent la mobilité des femmes. Les normes appliquées en Cisjordanie quant aux déplacements des femmes ne sont pas aussi rigoureuses que celles des autres pays MENA. Cependant, une croissance économique négative et les restrictions politiques sur la mobilité créées par le mur et les postes de contrôle présentent un autre ensemble d'obstacles à la mobilité des personnes. L'étude de cas de Casablanca s'inscrivait dans plusieurs études réalisées pour renseigner l'élaboration d'un prêt de politique de développement de la Banque mondiale sur le secteur des transports urbains au Maroc.

### **Objectifs des études de cas**

L'objectif des quatre études de cas était de mieux comprendre comment les services de transport facilitent ou entravent l'accès des femmes aux ressources, aux marchés, à la formation, à l'information, et à l'emploi. Les études ont également permis de recenser les domaines prioritaires pour une action publique visant à améliorer la mobilité des femmes et leur accès aux opportunités économiques ainsi que leur autonomisation.

### **Méthodologie des études de cas**

Pour les quatre études, les chercheurs ont eu recours à des méthodes de recherche similaires entre septembre 2008 et septembre 2009 au Yémen et en Cisjordanie et entre le 27 avril et le 19 mai 2009 au Maroc. Les enquêteurs ont utilisé un échantillonnage stratifié pour prendre en compte les variations géographiques, sociales, économiques et politiques au sein des villes et des pays dans la sélection des sites d'étude et afin d'assurer la représentation des femmes et celles des hommes (de 16 ans et plus) dans la sélection des répondants.

#### **Encadré 2 : Sélection de l'échantillon**

**En Cisjordanie**, plusieurs localités dans les régions du nord ont été sélectionnées pour représenter les différents types de peuplement (urbain, rural, et camps de réfugiés) ainsi que les défis de mobilité auxquels sont confrontés les populations (emplacement par rapport au mur et aux postes de contrôle, densité de population, et accès aux transports en commun). L'échantillon comprenait 385 femmes et hommes (données non désagrégées par sexe) issus de 27 communautés de trois gouvernorats.

**À Sanaa au Yémen**, neuf quartiers sur 90 ont été sélectionnés pour représenter les divers types d'urbanisation (zone historique, centre-ville projeté, périphérie urbaine et informelle). L'échantillon comprenait 360 femmes et 180 hommes, choisis au hasard parmi des employés, des commerçants, des ménagères, et des chômeurs.

**En milieu rural au Yémen**, la sélection a pris en compte la diversité régionale dans les normes sociales, les ressources économiques, et la topographie ainsi que la disponibilité des routes (anciennes, nouvelles, et absence de routes). L'échantillon comprenait 180 femmes et 180 hommes de six villages dans six districts différents.

**À Casablanca au Maroc**, les régions ont été choisies pour représenter le centre (la médina historique), la zone de transition, et les zones nouvellement urbanisées ou en cours d'urbanisation de la périphérie. L'échantillon comprenait 600 femmes et 200 hommes issus de huit districts, reflétant des différences socio-économiques, démographiques, et de logement.

Les études au Yémen et en Cisjordanie sont venues compléter les données quantitatives du questionnaire structuré avec des données qualitatives recueillies dans le cadres des rencontres des groupes de discussion pour fournir un aperçu plus complet de l'usage, des besoins, des défis, et des restrictions en matière de transports, ainsi que des suggestions pour en améliorer l'accès pour les femmes. À Casablanca, les chercheurs ont réalisé des entretiens semi-structurés auprès d'opérateurs de transport urbain, de responsables d'associations, et de dirigeants syndicaux des chauffeurs, de professionnels du transport, d'élus responsables des transports au niveau central et des collectivités, et des dirigeants de la société civile.<sup>iiiiii</sup> Dans les trois études urbaines, les répondants devaient remplir un carnet de route retraçant leurs déplacements sur les deux journées précédentes. Les chercheurs chargés de l'étude en milieu rural ont eu recours à des techniques d'évaluation rurale succinctes telle que la cartographie.

### **Structure du rapport**

Ce rapport régional résume les conclusions et les recommandations des quatre études de cas, les compare avec les études et les bonnes pratiques des approches observées dans d'autres pays de la région MENA et d'autres régions, et propose des actions et des approches pour accroître la mobilité et les opportunités économiques pour les femmes pauvres, mais aussi bien pour les hommes dans la région.

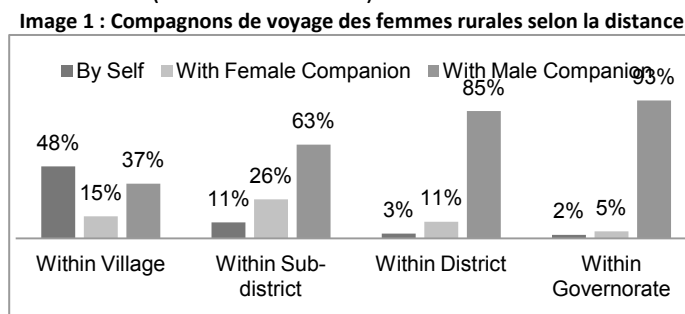
Le principal public visé par ce rapport comprend des experts techniques et les décideurs dans les agences de transports en commun et les autorités municipales de transport dans la région MENA ainsi que des spécialistes du monde du transport, mais aussi des spécialistes en développement social et en approche genre de la Banque mondiale travaillant sur les politiques et les projets dans le domaine du transport. Il s'adresse également au personnel des organisations non gouvernementales concernées par les questions de genre dans les transports pouvant contribuer à sensibiliser les décideurs du domaine du transport. Enfin, le rapport apporte sa contribution pour alimenter le corpus des connaissances sur les questions de genre dans les transports dans la région MENA.

La section d'introduction souligne brièvement les questions de genre dans les transports pour la région MENA et décrit les objectifs et la méthodologie adoptée pour les quatre études de cas. La deuxième section examine les conclusions de l'étude de cas au Yémen rural sur les habitudes de déplacement des hommes et des femmes, la disponibilité, la fiabilité et la qualité des transports, les tarifs et l'impact socioéconomique de l'accès au transport. Il présente également des conclusions relatives aux cas du Maroc, de l'Afghanistan, du Bangladesh et de l'Indonésie. La troisième section compare les résultats des études à Casablanca, Sanaa, et en Cisjordanie, en tenant compte des mêmes facteurs et résultats à Dhaka, Djakarta, à Achgabat, Turkménistan et dans le Liaoning en Chine. La quatrième section présente les enseignements, soulignant les implications plus larges des résultats de l'étude. La dernière section propose des actions et des approches pour relever les défis de genre et de transport de la disponibilité, les tarifs, la sécurité et impacts socio-économiques dans les zones urbaines, périurbain et milieu rural dans la région MENA, informé par les quatre études de cas et des approches de bonne pratique dans d'autres pays.

## 2. Enjeux et opportunités du transport rural: Conclusions de l'étude sur le Yémen

### 2.1. Profils des déplacements des femmes et des hommes ruraux au Yémen

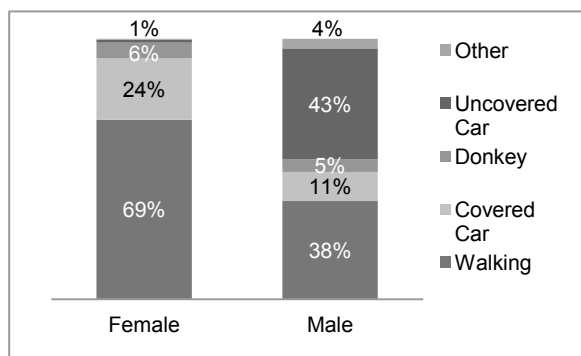
**2.1.1. L'insuffisance des infrastructures et les services de transport limités contraignent certes la mobilité des personnes, mais les femmes sont confrontées à d'autres contraintes socioculturelles.** Les femmes n'ont pas le droit de monter à bicyclette ou à moto et leur utilisation de l'âne se limite au transport des charges. Les femmes doivent voyager dans des véhicules motorisés couverts, accompagnée d'un mahram, un parent masculin.<sup>iv</sup> Les déplacements à pied dans le village sont socialement admis pour les femmes. Plus une femme doit se déplacer loin, plus son obligation de voyager avec un mahram est forte. (Voir illustration 1).



Source: Banque mondiale 2010c p. 93

La plupart des hommes ne pense pas que les femmes devraient avoir le droit d'emprunter les transports en commun. Ceux qui valident cette opinion vivent généralement dans des villages reliés à des routes anciennes et jouissant de services de transports en commun établis depuis longtemps et donc plus efficaces. De nombreuses femmes pensent que les femmes devraient être autorisées à emprunter les transports en commun dans des conditions adéquates, comme voyager dans des véhicules couverts et accompagnées d'un *mahram*. Sans ces restrictions socioculturelles, les hommes voyagent beaucoup plus loin que les femmes, et utilisent davantage tous les types de transports motorisés (image 2).

**Graphique 2 : Modes de transport utilisés dans les régions rurales du Yémen, par sexe**



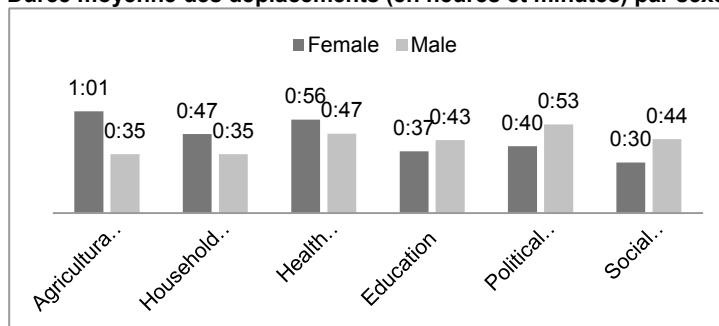
Source: Banque mondiale 2010c. Banque mondiale p. 83.

**2.1.2. La plupart des déplacements des femmes rurales se fait à pied pour des tâches domestiques et agricoles dans un périmètre « acceptable » autour du village.** Les femmes consacrent 40 pour cent de temps de plus à se déplacer pour effectuer des activités liées à l'agriculture, et 25 pour cent de temps de plus que les hommes à se déplacer pour effectuer des tâches ménagères (voir Graphique 3). Les femmes transportent des charges lourdes : bois de chauffage, bouteilles de gaz, eau, céréales et engrais, sur la tête ou à l'aide d'ânes. Dans certains villages, les femmes transportent le produit de leurs champs sur les routes où leurs maris ou frères s'occupent de charger les camionnettes et transporter la marchandise vers les marchés pour les vendre. Lorsque l'infrastructure du village est lacunaire ou vétuste, les transporteurs déchargent des marchandises sur la route principale et les femmes se chargent de les acheminer au village sur la tête ou avec un âne. Les femmes sont autorisées à se déplacer à pied dans le village ou les villages voisins pour rendre visite à leurs familles et leurs amis ou afin de participer à des événements sociaux. Les femmes se déplacent plus rarement en voiture - le but de ces voyages plus longs étant d'avoir accès aux services de santé ou de se rendre dans un magasin de vêtements ou d'accessoires de mariage. Les filles fréquentent des écoles situées à une distance de marche acceptable depuis le domicile familial, mais peu d'entre elles poursuivent des études supérieures en raison de leur coût élevé ou du manque de transports « socialement acceptables ».

**2.1.3. Les hommes se déplacent au-delà du village pour effectuer des travaux agricoles, aller au marché, travailler et accéder à l'enseignement supérieur.** Bien que les hommes eux aussi marchent pour se rendre dans leurs champs et utilisent des ânes pour transporter de lourdes charges, dans les villages desservis par des routes, ils voyagent aussi quotidiennement vers les marchés ou les sous-préfectures pour trouver travailler. Peu d'entre eux sont chauffeurs (de bus, de train ou d'autres moyens de transport). Les hommes vont une fois par semaine au marché le plus proche afin d'y vendre leurs produits et acheter des produits domestiques. Certains hommes travaillent ou étudient loin du village et reviennent le week-end en voiture ou à bord de camionnettes. Certains jeunes hommes marchent ou utilisent les transports en commun pour se rendre dans les centres de jeunesse à la recherche d'activités culturelles et sportives. Contrairement aux filles, les garçons ont le droit de voyager à l'extérieur du village pour suivre des études. Les hommes passent de 33 pour cent de plus de

temps pour assister à des événements sociaux, 25 pour cent plus de temps à se rendre à des centres électoraux, et 15 pour cent de plus pour aller à l'école, que les filles.

Graphique3 - Durée moyenne des déplacements (en heures et minutes) par sexe et par activité



Source: Banque mondiale 2010c p. p. 86

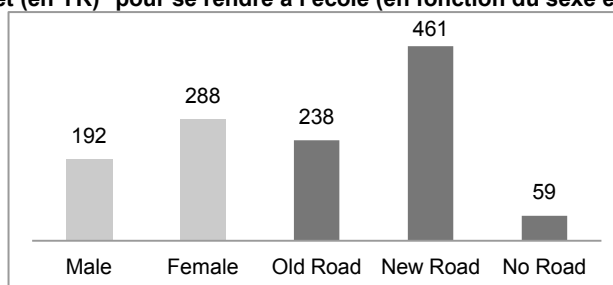
## 2.2 Disponibilité, Fiabilité et Qualité

**La présence et la qualité d'une route déterminent les options de transport et le temps d'attente pour les femmes et les hommes.** Les routes nouvelles (construites il y a 2 ou 5 ans) sont empruntées le plus souvent par les voitures particulières - le moyen de transport que l'on considère comme le plus adéquat pour les femmes. Les villages desservis par des routes anciennes (de plus de 15 ans) comptent davantage sur les camions et les autobus. Le temps d'attente de transports diminue là où une route d'asphalte est présente depuis longtemps, et il est nettement plus élevé pour les villages non connectés à une route. Les villages sans routes ne sont accessibles que par camionnette, par âne, ou à pied, ce qui ne laisse aucun autre choix aux femmes que de marcher ou, fait rarissime de faire le trajet dans la cabine d'un camion, mais toujours accompagnées d'un *mahram*. Certaines routes sont impraticables pendant la saison des pluies et des conflits tribaux empêchent l'utilisation et l'entretien de certaines routes. La présence d'une route diminue les temps de trajets de 30 pour cent. Compte tenu des options limitées de transport disponibles et socialement adéquates pour effectuer les trajets, une majorité de femmes (56 pour cent) et seul un quart des hommes estiment que les moyens de transport disponibles ne répondent pas à leurs besoins. Les hommes et femmes des villages desservis par des routes plus neuves ont donné une meilleure évaluation sur la qualité des routes que les villageois desservis avec des routes plus anciennes.

## 2.3 Coûts des transports

**Les coûts du transport motorisé, par trajet, sont nettement plus élevés pour les femmes que pour les hommes, mais les femmes dépensent moins en frais de déplacement par mois que les hommes, car elles voyagent moins.** Par exemple, les femmes paient 50 pour cent plus que les hommes pour se rendre à l'école parce qu'elles doivent voyager par des moyens de transport couverts, plus coûteux et accompagnée d'un *mahram* (tel qu'illustré dans le Graphique 4). Les hommes peuvent voyager très simplement, à l'arrière d'une camionnette.

Graphique 4 - Coûts du trajet (en YR)<sup>y</sup> pour se rendre à l'école (en fonction du sexe et de la présence d'une route).

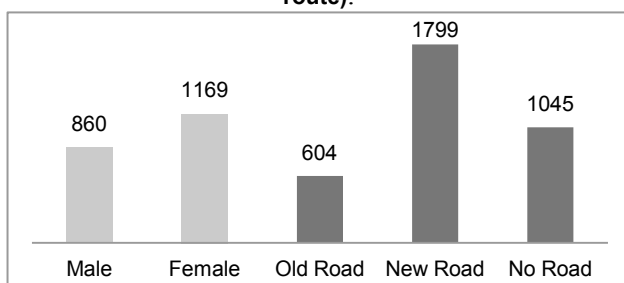


Source: Banque mondiale 2010c p. p. 90



De même, les femmes paient 35 pour cent de plus que les hommes pour avoir accès aux services de santé (Graphique 5). En conséquence, 70 pour cent des femmes estiment que les coûts de transport sont trop élevés alors que la plupart des hommes les trouvent acceptables; 80 pour cent des hommes, mais seulement 37 pour cent des femmes sont prêts à payer pour les coûts de transport.

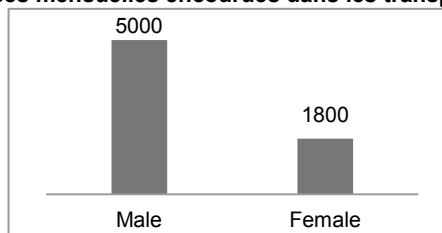
**Graphique 5 - Coûts du trajet (en YR) pour accéder aux services de santé (en fonction du sexe et l'existence d'une route).**



Source: Banque mondiale 2010c p. p. 91

Les coûts de transports varient également en fonction du type d'activité, de marchandises transportées, de la qualité des infrastructures dans les villages, et des services. Les tarifs sont les plus bas dans les villages dotés d'une route ancienne ayant un service de bus bien établi ou d'autres transports collectifs; les plus élevés dans les villages desservis par une route nouvelle. Les hommes ont le contrôle des finances familiales, ce qui leur permet de donner la priorité à leurs besoins de déplacement et de passer presque trois fois plus de temps en déplacements motorisés par mois que les femmes, qui se déplacent essentiellement à pied (Graphique 6).

**Graphique 6 - Dépenses mensuelles encourues dans les transports (en YR), par sexe**

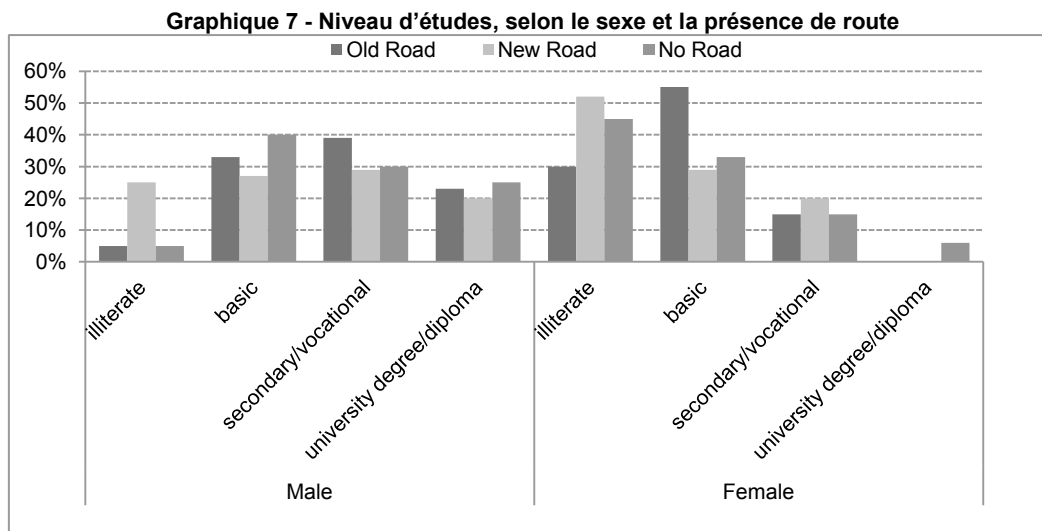


Source: Banque mondiale 2010c p. p. 91

## 2.4 Impact socioéconomique de l'accès aux transports

**Les femmes bénéficient d'avantages positifs indirects découlant de l'amélioration des systèmes de transports, notamment la réduction des tâches domestiques et l'augmentation du taux d'alphabétisation.** S'il est vrai que les services de transports améliorent l'accès des hommes aux opportunités d'emploi, aux marchés et à l'éducation, les répercussions de l'amélioration des infrastructures et des services de transport pour les femmes sont surtout indirectes et aussi limitées que leur mobilité. Les villages desservis par des routes ont accès à des marchandises à moindre coût. Les ménages dans les villages desservis par route depuis longtemps ont des revenus plus élevés que ceux desservis par des routes plus récentes ou pas desservis du tout. Ils se servent souvent de leurs revenus plus élevés pour acheter de l'eau, du bois et du grain moulu ainsi que des téléphones cellulaires, réduisant ainsi le fardeau des femmes et des jeunes filles, leur donne plus de temps à consacrer à l'éducation ou à des activités productives, tout en offrant un accès aux informations en provenance du « monde extérieur ». Dans certains villages, les femmes ont commencé à tisser et à créer de l'artisanat destiné à la vente. Certaines femmes ont ouvert des magasins pour femmes et enfants, en comptant sur la clientèle des proches masculins. Les villages desservis par des routes ont des taux d'alphabétisation

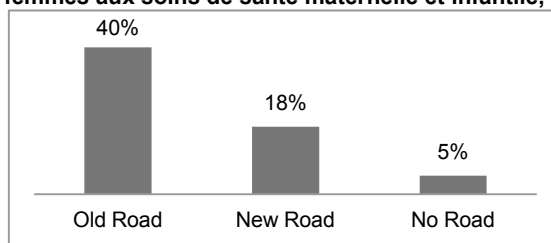
plus élevés chez les femmes et un meilleur accès aux soins de santé pour les mères et les enfants (voir Graphique 7).



Source: Banque mondiale 2010c p.

***L'absence de moyens de transports adéquats réduit considérablement l'accès des femmes aux opportunités d'enseignement et aux services de santé.*** Un tiers des femmes interrogées a déclaré que le manque de moyens de transport les prive d'accès à l'éducation. Près d'un tiers accouchent à domicile sans assistance médicale qualifiée en raison du manque de moyens de transport. Seul cinq pour cent des femmes des villages sans route ont accès à des soins de santé maternelle et infantile; 18 pour cent des femmes vivant près d'une nouvelle route y ont accès, et 40 pour cent de celles vivant près d'une ancienne route y ont accès (Graphique 8).

**Graphique 8 - Accès des femmes aux soins de santé maternelle et infantile, selon la présence de route**



Source: Banque mondiale 2010c p. 95

## Conclusions des études sur l'égalité entre les sexes et les transports ruraux dans d'autres pays

### Maroc

Le cas du Maroc souligne des effets positifs de la meilleure desserte des zones rurales, similaires à ceux du Yémen, et suggère que les investissements réalisés dans l'amélioration de l'accès aux zones reculées de la région MENA pourront avoir d'autres impacts, en particulier quand ils sont accompagnés d'une base de données désagrégées par sexe servant à mesurer les impacts sociaux.

**Encadré 3 : La construction et la réparation des routes rurales a permis d'augmenter le taux de scolarisation, surtout pour les filles marocaines, et de réduire le temps consacré par les femmes et les jeunes filles à ramasser du bois de chauffage.**

Une étude de 1996 sur l'impact socioéconomique de quatre projets pilotes sur les routes rurales au Maroc avaient souligné que l'amélioration des accès routiers et la réduction des coûts de transport avaient facilité l'introduction de bouteilles de gaz butane pour la cuisine et le chauffage, remplaçant la corvée des femmes de collecte du bois de chauffage. Le taux de scolarisation a doublé et les femmes ont un meilleur accès aux services de santé et aux opportunités d'emploi. Avant le projet pilote, plus de la moitié des zones rurales étaient isolées, sans accès routier capable de résister aux intempéries, et une femme sur neuf était analphabète. Les fonctionnaires ont utilisé les résultats de l'étude comme une justification pour étendre la construction de routes rurales dans le cadre du programme national des routes rurales (1995-2005) et demander des recherches complémentaires sur d'autres projets de routes rurales. Cela reflète le changement d'orientation observé dans la construction de routes pour améliorer l'accès des personnes vivant dans des régions rurales. La direction des routes du Maroc a également établi une base de « données sociales », comprenant des données sur la fréquentation scolaire des filles et des garçons ainsi que sur la nature des activités des femmes et des hommes vivant à proximité des routes (Levy 2004).

## Afghanistan

Les femmes Afghanes font face à des problèmes socioculturels de restrictions de mobilité encore plus graves, ceci combiné à l'isolement et à la pauvreté qui restreint aussi la mobilité des hommes. Les solutions proposées pour les déplacements des femmes afghanes pourraient être adaptées au Yémen et à d'autres zones rurales pauvres de la région MENA.

**Encadré 4 : La mobilité des femmes rurales en Afghanistan est limitée par les contraintes sociales tandis que celle des hommes est limitée par le manque de fiabilité des transports, la pauvreté et un manque d'opportunités.**

Une enquête réalisée en 2008 a dressé le constat d'un taux élevé de pauvreté, d'insécurité, et d'une offre de transports peu fiable et irrégulière, ce qui restreint la mobilité en milieu rural. La mobilité des femmes est encore plus restreinte qu'au Yémen en raison des normes culturelles leur interdisant de voyager seules à l'extérieur de la propriété familiale. Les hommes, les garçons et les filles s'occupent d'aller chercher l'eau et le bois de chauffage nécessaires pour la vie au quotidien. Les hommes effectuent la plupart de leurs déplacements dans les limites du périmètre de leur quartier - soit environ 90 minutes de trajet. La mobilité limitée des hommes est en partie due au manque d'opportunités économiques ou de connaissances sur ces dernières ainsi qu'à l'aversion au risque. Le recours aux services de santé est uniquement curatif, et non préventif. Les filles ne peuvent pas aller à des écoles à l'extérieur de leurs villages; les garçons peuvent, mais abandonnent souvent tôt pour se mettre à travailler. L'accès des femmes aux services de santé est limité à l'accouchement et se déplacent dans les voitures particulières. Les hommes, les garçons et les filles ont recours aux services de santé pour guérir divers maux, s'y rendant par divers moyens de transports, mais les filles, contrairement aux garçons, ne voyagent jamais seules. Les services de transports en commun sont gérés de façon externe et manquent cruellement de fiabilité. Les chercheurs suggèrent d'assurer un service de transport socialement acceptable pour les femmes par le biais de compagnie de transport privées locales auxquelles les populations locales auraient confiance. Ils conseillent également de mettre en place un système de navettes locales pour emmener les filles à l'école (Ahmed 2009, Holste 2009).

## Indonésie

La mortalité maternelle reste élevée au Yémen et à Djibouti en raison de problèmes de mobilité similaires à celles décrites dans le cas de l'Indonésie orientale.

**Encadré 5: En Indonésie orientale, la faiblesse des transports est un obstacle à l'accès des femmes aux services de santé maternelle pendant la grossesse et immédiatement après l'accouchement.**

Les recherches menées dans la région montagneuse (relief escarpé) du district de Manggarai, en Indonésie orientale ont permis de relever que, comme au Yémen, la pauvreté, les mauvaises routes, et les services de transport inadéquats sont des facteurs majeurs dans les retards dans la demande d'aide spécialisée pour les soins obstétricaux préventifs et d'urgence. Les connaissances sur la santé des pauvres sont limitées en raison des distances entre les centres de santé et la faiblesse des services de transport. La faiblesse de l'offre des transports est également un obstacle pour le personnel de santé devant se rendre dans les centres de santé, ce qui donne lieu à de l'absentéisme et à un manque de personnel, ce qui décourage davantage les femmes à se déplacer pour effectuer leurs examens prénataux et être assistées par des spécialistes au moment de l'accouchement (IFRTD 2010)

## Bangladesh

L'amélioration spectaculaire de la mobilité et de l'émancipation économique des femmes dans les zones rurales du Bangladesh propose une approche possible qui pourrait être adaptée pour accroître les opportunités économiques des femmes issues des milieux ruraux pauvres du Yémen et d'autres régions rurales de la région MENA.

**Encadré 6: Le projet de routes rurales et d'accès aux marchés du Bangladesh (2003-2011) a habilité les femmes pauvres aussi bien que les hommes.**

Une évaluation d'impact semi-expérimentale menée dans 21 districts a permis de constater que le projet a amélioré l'accès routier et réduit l'isolement de 56 millions de personnes. Avant le projet, les contraintes sociales, semblables à celles des régions rurales du Yémen, limitaient sévèrement la mobilité des femmes les empêchant de se rendre aux marchés, d'utiliser les transports en commun, ou de gagner un revenu. Dans la zone couverte par le projet, la pauvreté a chuté de 31 à 16 pour cent, la scolarisation des filles a augmenté de 5,7 pour cent, et le nombre d'établissements de santé a doublé. L'emploi des femmes a augmenté de 45,2 pour cent dans la zone couverte par le projet et seulement de 7,5 pour cent dans la zone de contrôle. Le projet a atteint ces résultats en employant des femmes pauvres directement dans les emplois de construction et d'entretien des routes, et du domaine de la bioingénierie.<sup>1</sup> L'amélioration de l'accessibilité des routes a ouvert de nouveaux débouchés pour les femmes dans les domaines de la santé et de l'agriculture. Le projet a créé des sections dans les marchés exclusivement réservées pour les vendeuses et acheteuses femmes et a permis d'assurer des formations animées par des associations professionnelles de femmes, ainsi que des groupes de prêts de fonds renouvelables pour les aider à développer leurs entreprises (Pulley et al. 2003; Quadar 2011; Banque mondiale, 2010g).

### 3. Défis et opportunités du transport urbain et périurbain : Résultats des études de Casablanca, de Sanaa, et de Cisjordanie

#### 3.1 Profils des déplacements des femmes et des hommes

***Dans ces trois zones urbaines, les restrictions socioculturelles limitent les déplacements des femmes mais pas ceux des hommes.*** À Sanaa et à Casablanca, le statut socioéconomique, et l'emplacement central ou en périphérie des zones urbaines ont également un effet sur les tendances de déplacement et le choix du moyen de transport chez les femmes et les hommes. En Cisjordanie, ce sont les postes de contrôle qui limitent le choix du mode de déplacement et des moyens de transport entre les villages et les villes.

##### 3.1.1. Utilisation des moyens de transport

***Les modes de transport les plus fréquemment utilisés varient dans les trois centres urbains, entre les femmes et les hommes, et entre les femmes de différentes classes socio-économiques, en particulier au Maroc.***

***Marche :*** À Casablanca, la marche est un moyen de déplacement important, en particulier pour les groupes à revenu faible et intermédiaire et les personnes qui résident dans la périphérie urbaine. De manière générale, 70 pour cent des femmes et 60 pour cent des hommes se déplacent à pied dans leurs quartiers; 33 pour cent des femmes marchent au-delà des limites leurs quartiers, tout comme 26 pour cent des hommes. À Sanaa, la marche est un moyen de déplacement important pour les femmes, mais pour les hommes; 56 pour cent des femmes se déplacent à pied comparativement à seulement 15 pour cent des hommes. Alors que la marche est socialement acceptée pour les femmes, marcher de longues distances est déconseillé car elle expose ces dernières au risque de harcèlement. En Cisjordanie, moins de gens se déplacent à pied en raison des contrôles de sécurité et des postes de contrôle ; seuls 19 pour cent des femmes et 18 pour cent des hommes se déplacent à pied.

***Transports en commun :*** À Casablanca, les transports en commun sont très utilisés par les habitants; 76 pour cent des femmes et 61 pour cent des hommes utilisent le bus; 72 pour cent des femmes, et 63 pour cent des hommes utilisent les « grands taxis », et 65 pour cent des femmes et 55,5 pour cent des hommes utilisent les « petits taxis ». En Cisjordanie, une région en conflit depuis 1967, les transports en commun sont la forme prédominante de transport en raison de l'important réseau de postes de contrôle, des barrières en béton, des monticules de terre, et du mur de séparation; 73 pour cent des

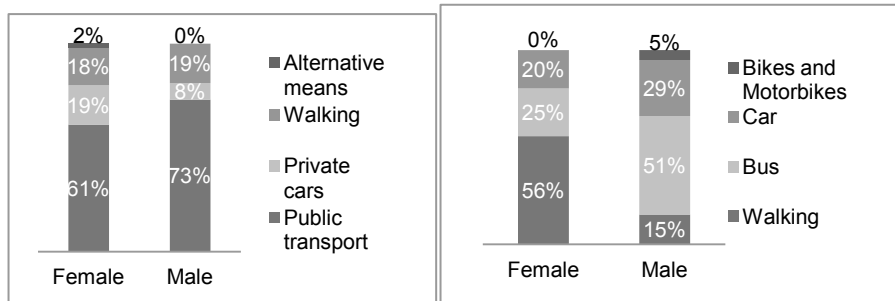
femmes et 61 pour cent des hommes utilisent les transports en commun.<sup>vi</sup> Les déplacements en bus sont considérés comme la forme de transports en commun la plus acceptable socialement pour les femmes en Cisjordanie, l'utilisation de taxis collectifs est acceptée, sauf lorsque tous les autres passagers sont des hommes, mais l'utilisation des taxis privés n'est pas bien acceptée. Malgré l'importance des transports en commun, 27 pour cent des personnes interrogées considèrent qu'il est inapproprié pour les femmes d'utiliser les transports en commun. À Sanaa, les déplacements en bus des femmes sont socialement acceptés, mais leur utilisation de taxis collectifs n'est autorisée que si elles voyagent avec un *mahram*. Deux fois plus d'hommes (51 pour cent) que les femmes (25 pour cent) utilisent les bus publics.

**Voitures particulières:** les ménages de Casablanca possèdent une voiture à 46 pour cent (le plus haut taux de la région), concentré dans les régions riches du centre-ville et des quartiers historique), suivi par Sanaa à 33 pour cent, et la Cisjordanie, avec seulement 25 pour cent (le taux le plus bas). À Casablanca, près de trois fois plus d'hommes ont le permis de conduire (54 pour cent) que les femmes (18 pour cent) - par ailleurs, les femmes qui détiennent le permis de conduire occupent des postes de gestionnaires, professions libérales ou autres. À Sanaa et dans l'ancienne ville historique, les résidents ont le taux le plus élevé de possession d'un véhicule à 43 pour cent. Les voitures (véhicules privés et taxis) sont utilisées pour 20 pour cent des déplacements des femmes et pour 29 pour cent chez les hommes. En Cisjordanie, le pourcentage de femmes qui utilisent des voitures particulières est faible (huit pour cent), comparé à 19 pour cent pour les hommes. Seuls 13 pour cent des femmes ont un permis de conduire contre 45 pour cent des hommes.

**Motos et vélos :** À Casablanca, 33 pour cent des ménages possèdent une motocyclette et 15 pour cent possèdent une bicyclette. Aussi bien à Sanaa qu'en Cisjordanie, l'usage de la bicyclette et de la moto est inacceptable socialement pour les femmes. À Sanaa, les hommes utilisent une moto ou un vélo pour effectuer cinq pour cent de leurs déplacements. En Cisjordanie, seulement 2 pour cent des hommes utilisent une bicyclette ou une moto.

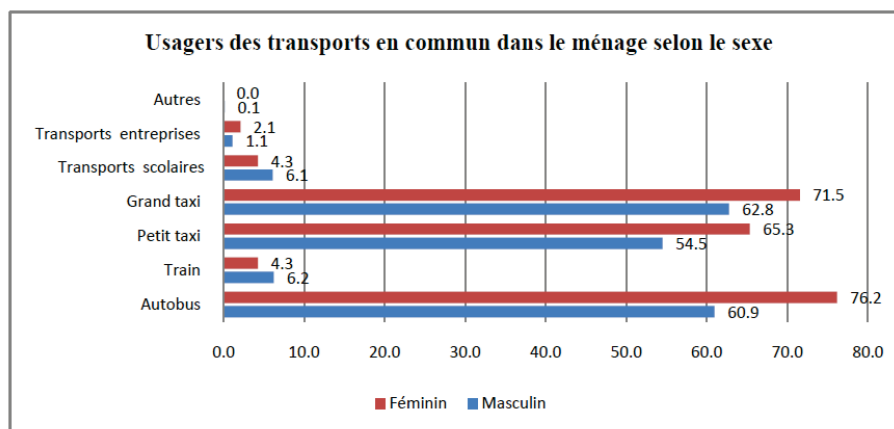
Graphique 9 : Utilisation des moyens de transport en Cisjordanie, par sexe

Graphique 10 : Utilisation des moy. de transport, à Sanaa, par sexe



Source: Banque mondiale 2010c p. 16

Graphique 11 : Utilisation des moyens de transports en commun à Casablanca, par sexe



Source : Banque mondiale 2010d. p.26

**3.1.2. Buts des déplacements :** À Casablanca, les différences dans le but des déplacements entre les hommes et les femmes sont beaucoup plus faibles que celles observées à Sanaa et en Cisjordanie. À Casablanca, les hommes et les femmes se déplacent dans le quartier pour se rendre aux magasins d'alimentation, aux centres de santé et aux écoles. Dans la commune, des hommes se déplacent un peu plus que les femmes pour effectuer les services administratifs et se rendre sur leur lieu de travail et encore plus pour aller à l'école secondaire, les femmes quant à elles se rendent davantage à l'hôpital. À l'échelle de la préfecture, les femmes se déplacent un peu plus pour les loisirs, acheter des habits et se rendre au travail que les hommes qui se rendent un peu plus à l'hôpital<sup>vii</sup> (Graphique 14).

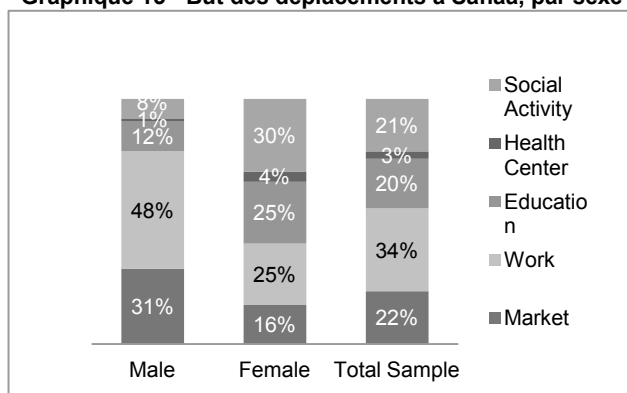
Graphique 14 : But des déplacements à Casablanca par distance et par sexe

Pour retracer les déplacements que vous faites, veuillez indiquer l'emplacement des espaces que vous fréquentez ?	le quartier		la commune		la préfecture		l'extérieur de la préfecture		l'extérieur de l'espace urbain		Total	
	m	f	m	f	m	f	m	f	m	f	m	f
	le marché pour faire les courses alimentaires	93,1	86,3	4,0	9,9	3,0	3,2	0,0	0,5	0,0	0,0	100,0
le marché pour faire les achats vestimentaires	27,9	13,9	24,4	24,1	41,3	52,6	5,2	8,1	1,2	1,2	100,0	100,0
l'établissement scolaire (école primaire, collège)	45,5	46,7	36,4	26,7	9,1	13,3	9,1	0,0	0,0	13,3	100,0	100,0
l'établissement secondaire (collège, lycée, FP)	38,9	32,1	50,0	22,6	11,1	41,5	0,0	3,8	0,0	0,0	100,0	100,0
l'établissement supérieur (université, école, FP)	6,1	9,3	18,2	19,8	57,6	58,1	18,2	12,8	0,0	0,0	100,0	100,0
le lieu de travail	12,7	13,0	33,1	21,1	43,9	49,4	9,6	15,8	0,6	0,8	100,0	100,0
le centre de santé	78,8	76,9	15,1	16,2	4,8	6,6	1,4	0,3	0,0	0,0	100,0	100,0
l'hôpital	3,1	3,9	26,2	31,1	68,5	60,6	2,3	4,1	0,0	0,3	100,0	100,0
les services administratifs	27,7	41,8	52,2	43,4	20,1	12,6	0,0	1,9	0,0	0,3	100,0	100,0
les espaces récréatifs de loisirs	27,1	11,0	12,1	6,7	52,9	64,1	6,4	17,4	1,4	0,9	100,0	100,0

Source: Banque mondiale 2010d p.40

À Sanaa, les hommes se déplacent essentiellement pour aller au travail et au marché (79 pour cent) tandis que les déplacements des femmes sont répartis entre les besoins de santé, l'éducation, les activités sociales (à 59 pour cent), le trajet pour aller au travail et au marché (à seulement 41 pour cent) (Voir graphique 15).

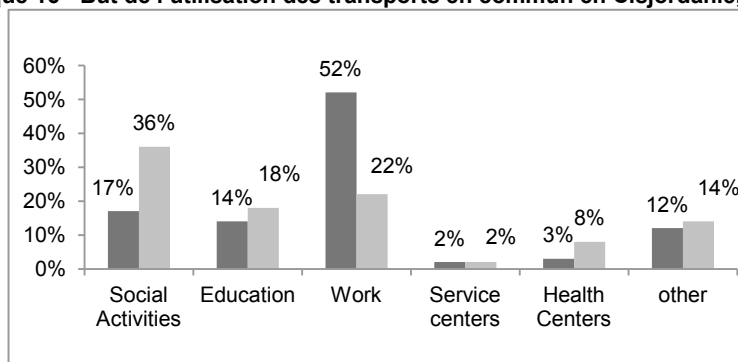
**Graphique 15 - But des déplacements à Sanaa, par sexe**



Source: Banque mondiale 2010c p. 62

En Cisjordanie aussi, les déplacements des hommes relèvent en grande partie de l'accès au lieu de travail (52 pour cent) tandis que les déplacements des femmes sont davantage axés sur le social, le familial, et les déplacements de santé - et seulement 22 pour cent pour le travail.

**Graphique 16 - But de l'utilisation des transports en commun en Cisjordanie, par sexe**



Source: Banque mondiale 2010c p. 37

3.1.3. Déplacement en groupe : En Cisjordanie, la plupart des femmes et des hommes voyagent en groupes. Les hommes se déplacent en groupes de quatre à six personnes, contre deux à trois pour les femmes. Seuls 38 pour cent de tous les déplacements se font individuellement. En revanche, à Sanaa, la plupart des hommes (89 pour cent) voyagent seuls alors que plus de la moitié des femmes voyagent en groupe (20 pour cent avec des amis, 22 pour cent avec un membre de la famille, et neuf pour cent avec un mahram). Dans le cas de Casablanca, il n'y a aucune mention de mahrams ni de la nécessité de voyager en groupe.

## 3.2 Disponibilité et fiabilité

*Dans les trois zones urbaines, les hommes et les femmes se plaignent des lacunes et du manque de fiabilité des services de transports en commun.*

3.2.1 À Casablanca, les transports en commun en vigueur ne peuvent pas satisfaire les demandes de la population citadine en expansion. Le fait que les autobus ne sont pas à l'heure vient s'ajouter au stress de la population. Les opérateurs de transport déclarent que les retards sont dus à la densité de circulation et à la congestion, étant donné qu'il n'y a pas de couloirs de bus séparés. Les retards causés par les

embouteillages compliquent la vie des passagers pour arriver au travail ou à l'école à l'heure et rentrer chez eux à une heure raisonnable. Les bus sont vétustes, mal entretenus, et tombent en panne fréquemment, ce qui réduit encore leur fiabilité. La majorité des taxis est également ancienne, mais plus fiable. Environ la moitié des gens ont accès aux bus et aux taxis; 53 pour cent des femmes et 39 pour cent des hommes rapportent que les bus passent à proximité de leur domicile toutes les 15 minutes et 48 pour cent rapportent que le laps de temps est le même pour les taxis. La durée pour se rendre à l'arrêt de bus est de plus de 10 minutes pour 40 pour cent des femmes. De nombreuses régions de la périphérie urbaine n'ont pas de service d'autobus.

3.2.2. En Cisjordanie, les déplacements sont plus limités à cause des postes de contrôle. Les transports en commun sont disponibles pour 97 pour cent des répondants et des voitures particulières sont disponibles à 67 pour cent. Les temps d'attente aux postes de contrôle peuvent durer jusqu'à une heure, ce qui complique les déplacements des travailleurs et des étudiants. Ce problème est particulièrement criant dans les zones périphériques et les villages éloignés où les habitants n'ont pas d'autre choix que de prendre un taxi au poste de contrôle et attendre un bus de l'autre côté. Les taxis font la route uniquement tôt le matin et le soir pour déposer et prendre des passagers aux postes de contrôle.

3.2.3. Dans le vieux Sanaa et les quartiers historiques de la ville, les habitants sont satisfaits de l'offre de transport tandis que ceux de la périphérie urbaine ne le sont pas. Seulement 42 pour cent des gens pensent que l'offre de transport disponible répond adéquatement à leurs besoins de déplacement, et 41 pour cent estiment que leurs besoins de transport ne sont que partiellement abordés. Les résidents d'ancienne ville de Sanaa et du centre historique sont les plus satisfaits, à 94 pour cent et les résidents de la zone périphérique sont moins satisfaits à seulement 21 pour cent. La zone périphérique est mal desservie par les moyens de transport sont socialement acceptables pour les femmes. Par conséquent, les femmes doivent marcher de longues distances pour atteindre leur destination ou l'arrêt de bus le plus proche pour ensuite attendre que l'autobus soit complètement rempli. Les hommes peuvent simplement faire du stop et « sauter » dans un camion. Les bus sont présents dans 68 pour cent des zones de Sanaa visées par l'étude et 16 pour cent des zones sont desservies par les taxis collectifs. Certaines zones sont uniquement accessibles par petites voitures particulières (10 pour cent), par moto (3 pour cent) ou à pied (3 pour cent). La plupart des gens (64 pour cent) se plaignent de retards dans les trajets en raison de l'insuffisance des services de transports en commun et des embouteillages.

### 3.3 Qualité

***Les passagers à Casablanca et en Cisjordanie s'inquiètent de la vétusté, de l'état de délabrement des véhicules et des terminus des transports en commun; à Sanaa, la préoccupation la plus alarmante touche à la médiocrité du service.*** Les passagers de Casablanca estiment que les bus publics sont de piètre qualité car ils sont sales, vieux, vétustes, inconfortables, et n'offrent pas de place pour les bagages, ni de sièges pour les personnes handicapées. Ils sont bondés et très polluants. Les voyageurs sont également insatisfaits des installations dans les terminus. En Cisjordanie, près de la moitié des répondants masculins et féminins pensent que les transports en commun ne sont pas adaptés aux enfants. Seulement 32 pour cent des femmes et 41 pour cent des hommes pensent que les transports en commun sont confortables pour les femmes et 33 pour cent des gens se plaignent de la présence de musique bruyante. Parmi les autres préoccupations, on note les sièges cassés, mais aussi des fenêtres, et même des portes. La plupart des terminus sont sales et très peu disposent d'installations sanitaires, de kiosques à information/ centres de réclamation, de sièges, ou ne serait-ce qu'une protection contre les intempéries. À Sanaa, les passagers estiment que les services de transport sont organisés sans aucun souci de qualité de service. Parce que les opérateurs de terminaux sont payés en fonction du nombre de passagers qui partent du terminal, ils retiennent les bus jusqu'à ce qu'ils soient pleins, même si d'autres passagers attendent déjà plus loin aux arrêts prévus dans l'itinéraire. Parce que les routes ne sont pas obligatoires, les opérateurs contournent les zones qu'ils considèrent comme non rentables. Plus de la



moitié des répondants pense que les transports en commun sont confortables tandis que 40 pour cent pensent l'inverse.

### 3.4. Tarifs

**Les tarifs restent abordables pour les personnes ayant de bons revenus, mais ce n'est pas le cas pour les pauvres en périphérie.** Les prix plus élevés des transports pour les femmes et les personnes pauvres des périphéries urbaines de Casablanca ou de Sanaa ou dans les camps de réfugiés de Cisjordanie sont attribuables au fait qu'il faille emprunter deux voire trois modes de transport pour rejoindre sa destination - Le passager doit payer un tarif à chaque changement de transport. Les services de transport exigent des tarifs plus élevés pour les trajets où les routes sont mauvaises.

**3.4.1. À Casablanca, le coût du transport est abordable pour les personnes ayant leurs propres revenus, mais pas pour les étudiants, les familles nombreuses, les femmes au foyer, et les femmes très pauvres.** Quand on leur demande le coût d'un trajet simple, 25 pour cent des femmes et 18 pour cent des hommes répondent qu'ils voyagent gratuitement en tant que piétons ou que passagers dans des voitures, 47 pour cent des femmes et 35 pour cent des hommes consacrent entre 5 et 8 DH, 23 pour cent des femmes et 42 pour cent des hommes dépensent plus de 9 DH<sup>viii</sup>. Le déplacement en voiture privée en tant que conducteur est le moyen de transport le plus cher.

**3.4.2 En Cisjordanie, la plupart des gens (68 pour cent) en particulier les femmes, considèrent les coûts de transports comme un fardeau économique.** Les coûts exorbitants sont une préoccupation majeure; 59 pour cent des répondants estiment que les conducteurs ne respectent pas les réglementations tarifaires (64 pour cent des femmes comparativement à 54 pour cent des hommes). Les femmes remarquent qu'elles ont moins la capacité de négocier les coûts avec les conducteurs de sexe masculin, que les hommes en raison des contraintes culturelles et sociales. Parce que les femmes prennent souvent plus d'un moyen de transport pour rejoindre leur destination et payent chaque fois qu'elles changent de véhicules, le coût d'un trajet est, en moyenne, plus élevé pour les femmes que pour les hommes (12 shekels<sup>ix</sup> pour les femmes contre 10 shekels pour les hommes). Les postes de contrôle rendent difficile l'accès aux villages isolés, ce qui a une nette répercussion sur le coût très élevé des déplacements.

**3.4.3. Ce sont les résidents de l'ancienne ville de Sanaa et du centre historique qui dépensent le plus en transports, et les résidents de la périphérie urbaine qui dépensent le moins,** même si les opérateurs de transports en commun doublent leurs tarifs dans les zones périphériques accessibles seulement par des routes difficiles. Dans l'ancienne ville et le centre historique de Sanaa, les hommes dépensent en moyenne 8000 YR par mois (40 \$ USD) et les femmes 4000 YR (20 \$ USD), les hommes de la zone périphérique dépensent 6600 YR (33 \$ USD) et les femmes 3500 YR (17,5 \$ USD). Le coût moyen du trajet pour les femmes, à 325 YR (1,6 \$ USD) est 17 pour cent plus élevé que chez les hommes à 280 YR (\$ 1,4 \$ USD)

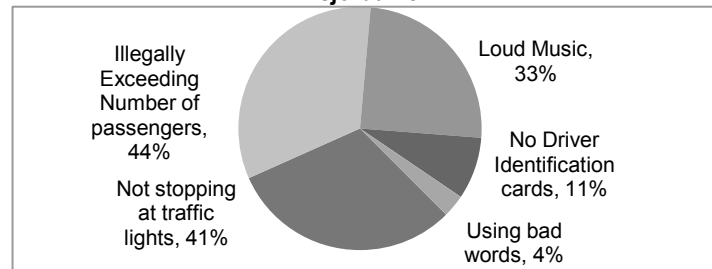
### 3.5 Sécurité routière

**3.5.1. Dans les trois zones urbaines, l'environnement piétonnier est extrêmement dangereux.** La sécurité des piétons est mise en péril par le manque de trottoirs et de passages pour piétons ainsi que par l'incapacité à respecter les quelques passages en place. La périphérie urbaine de Sanaa est particulièrement dangereuse pour les piétonnes, les enfants et les personnes âgés. Il y a des trous dans la chaussée remplis d'eaux usées, et aucun éclairage public. Les autoroutes autour de la zone manquent de passages pour piétons, de panneaux, ou de police de la circulation.

**3.5.2. Le mauvais entretien des véhicules de transports en commun et le comportement à risque des conducteurs contribue à créer des accidents dans ces trois zones.** À Casablanca, les véhicules de

transports en commun délabrés, mal entretenus mettent en péril la sécurité des chauffeurs, sans compter les mesures insuffisantes pour prévenir les accidents. Les répondants estiment que les conducteurs font de la discrimination contre les piétons et les femmes au volant de voitures. En Cisjordanie, près de la moitié des personnes interrogées s'inquiètent de la surcharge des passagers dans les autobus et 41 pour cent disent les conducteurs dépassent les limites de vitesse et ignorent les feux de circulation.

**Graphique 17 - Quel genre de comportement du conducteur préoccupe le plus les personnes interrogées en Cisjordanie ?**



Source: Banque mondiale 2010c p. p.41

À Sanaa, les répondants estiment que tous les transports en commun sont dangereux parce que les opérateurs bondent les véhicules; les accidents sont fréquents; 29 pour cent des hommes et 23 pour cent des femmes interrogées ont été impliqués dans un accident de la circulation.

### 3.5 Sécurité des personnes

**La sécurité est une préoccupation majeure et une contrainte pour les femmes dans les trois milieux urbains.** Les trajets à pied et les transports en commun ajoutent aux risques de harcèlement verbal ou physique et de vol. Beaucoup de femmes prennent le premier transport disponible, plutôt que d'attendre le moyen de transport adéquat, afin d'éviter le risque de harcèlement physique et verbal dans la rue. Lorsque les transports en commun n'affichent pas d'horaires réguliers, les femmes s'arrêtent souvent de chercher du travail plutôt que d'attendre le bus dans la rue. À Casablanca, les femmes se sont plaintes des bus bondés et de l'insuffisance de sécurité dans les bus. Le harcèlement sexuel et le vol sont monnaie courante aux arrêts de bus et dans les transports en général. Les compagnies de bus disposent de 300 agents de contrôle des titres de transports et agents de sécurité pour protéger les conducteurs, mais cette protection n'est pas offerte aux voyageurs. Les femmes préfèrent la plus grande sécurité des taxis qui disposent d'un contrôle de sécurité plus direct que les autres modes de transport. Les clients signalent tout acte répréhensible à la compagnie de taxi ou directement à la police.

La sécurité des femmes est une préoccupation majeure, à Sanaa, en particulier dans la zone périphérique, où les femmes voyageant seules sont plus à risque de harcèlement dans les rues et les bus ainsi que d'enlèvements par les chauffeurs de taxi. Plus de la moitié des personnes interrogées sont préoccupées par les voleurs qui ciblent les piétonnes.

**Graphique 18 - Problèmes de sécurité majeurs identifiés pour les femmes de Sanaa, par sexe**

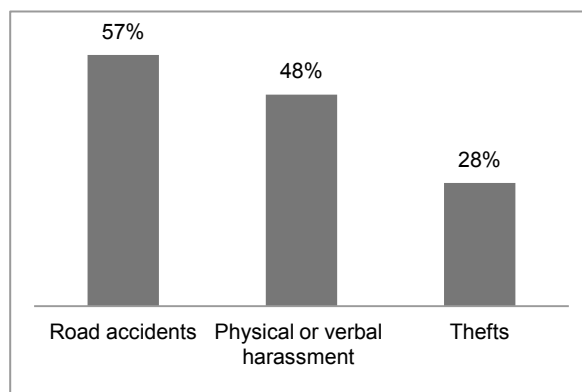


Source: Banque mondiale 2010c p. p.19

**Dans la périphérie urbaine de Sanaa et de Casablanca, le manque d'éclairage rajoute au sentiment d'insécurité des femmes lorsqu'elles doivent se déplacer à pied dans l'obscurité, peu importe la distance.** Les familles dans la périphérie de Sanaa, limitent les déplacements des femmes à l'extérieur du foyer familial après le coucher du soleil à cause de l'insécurité et du manque d'éclairage public.

**En Cisjordanie, 53 pour cent des répondants estiment que les postes de contrôle représentent la plus grande contrainte en termes de mobilité et 42 pour cent considèrent que le harcèlement est le principal problème.** Toutes les femmes conviennent que leurs déplacements ne sont pas sûrs, et plus encore quand elles subissent des fouilles corporelles aux postes de contrôle.

**Graphique 19 - Types d'incidents auxquels doivent faire face les femmes interrogées ou leurs proches en Cisjordanie**



Source: Banque mondiale 2010c p. p. 18

### 3.6 Impact socioéconomique de l'accès aux transports

**À Sanaa et à Casablanca, il y a une corrélation directe entre l'accès aux infrastructures et aux services de transports et l'autonomisation économique des femmes; en Cisjordanie, les postes de contrôle et les répercussions économiques marginalisent les hommes autant que les femmes.**

**3.6.1 À Casablanca, où le système de transport est lacunaire, la santé, l'éducation, les opportunités économiques et l'autonomie des femmes sont limitées;** 60 pour cent des femmes interrogées estiment que le manque de transport a réduit leur capacité à augmenter leurs revenus; 52 pour cent pensent que les lacunes dans les transports les empêchent de rejoindre les centres économiques (zones d'emploi) et 47 pour cent pensent que ceci a un impact négatif sur leur carrière. Le manque de transport a aussi un impact négatif sur les hommes, mais pas aussi important que pour les femmes. L'accès limité aux transports a également un impact plus important sur l'accès à la santé, à l'éducation et aux loisirs des femmes, que pour les hommes. La plupart des femmes (80 pour cent) estime que la médiocrité de l'offre de transport limite l'autonomie des femmes.

**3.6.2 En Cisjordanie, les postes de contrôle, les contraintes économiques et l'insuffisance de l'offre de transports en commun limitent les opportunités économiques.** La mobilité est réduite de façon spectaculaire aussi bien pour les hommes que les femmes en raison de la présence des postes de contrôle, et d'autres barrières physiques à la circulation, de fermetures économiques, le manque d'infrastructures physiques et les lacunes des opérateurs de transports en commun. Les restrictions sur la mobilité des personnes et des biens ont eu des impacts sociaux et économiques négatifs. Parce que le transport est très coûteux, et les temps d'attente aux postes de contrôle imprévisibles, la viabilité économique du secteur des transports s'en trouve considérablement réduite. Les impacts du conflit et des coûts financiers plus élevés pèsent plus lourdement sur les femmes que les hommes parce que ces derniers ont accès à des réseaux sociaux et des meilleurs liens commerciaux à l'extérieur de leur communauté et ont accès à des moyens de transport plus sophistiqués et flexibles. Compte tenu des difficultés liées aux déplacements et aux opportunités d'emploi réduites, de nombreuses femmes instruites ont renoncé à leurs aspirations à une carrière.

**3.6.3 Le vieux Sanaa et les quartiers historiques de la ville connaissent des répercussions positives, tandis que les zones périphériques n'ont vu que les impacts négatifs.** Dans le vieux Sanaa et les quartiers historiques de la ville, la bonne qualité des infrastructures routières, associée aux installations pour piétons et l'éclairage public, la disponibilité des moyens de transport en commun et la proximité des zones commerciales aident les personnes à avoir accès au travail et à l'éducation. Parce qu'ils savent qu'ils peuvent se déplacer en toute sécurité et efficacement à un coût relativement faible, les femmes cherchent un, voire deux emplois. La disponibilité des marchés permet à certaines femmes de s'acheter des fournitures de couture et de vendre leurs produits à des commerçants. À l'opposé, la plupart des régions périphériques doit faire face à des sérieuses contraintes d'accès. La mauvaise qualité des routes et le manque d'éclairage de rue a un impact négatif sur la capacité des femmes à accéder aux services les plus élémentaires. Le manque d'infrastructures en général et d'infrastructures de transport et aux services de santé et d'éducation en particulier a un impact négatif sur l'accès des femmes à l'éducation et à l'emploi ce qui engendre des taux élevés d'analphabétisme féminins et de chômage. La plupart des habitantes ne peut pas se permettre de payer le tarif d'un *mahram* pour accompagner les filles à l'école et à l'université, ce qui limite leur accès à l'éducation. Les hommes sont également affectés par le manque de transports en commun. Leur faible niveau d'éducation et l'isolement de la zone périphérique bloque leur accès aux emplois bien rémunérés.

### **3.7 Conclusions des études sur l'égalité entre les sexes et les transports urbains dans d'autres pays**

#### **3.7.1 Oman**

Le cas d'Oman illustre en outre la diversité au sein de la région de par sa richesse et la prédominance de voitures particulières, ce qui contraste très nettement avec Sanaa et la Cisjordanie. L'idée des taxis de couleur spéciale conduits par des femmes pour les femmes pourrait être adaptée à d'autres villes de la région MENA.

**Encadré 7: les femmes omanaises sont plus réticentes que les hommes à utiliser les transports en commun pour se rendre en ville, au travail et pour faire les courses.** Un sondage sur les attitudes envers les transports en commun mené auprès des résidents qui se rendent à Sohar, une grande ville industrielle et portuaire d'Oman, a permis de relever une forte préférence pour les déplacements en voitures particulières, même si le taux de mortalité dû aux accidents de la circulation est le plus élevé de toute la région MENA. Plus de 59 pour cent des personnes se rendent au travail à bord de voitures particulières et seuls 17 pour cent utilisent les transports en commun. Seuls 5,6 pour cent des gens dépendent entièrement des transports en commun. Près de la moitié des personnes utilisant les transports en commun voyagent en train; près de 26 pour cent utilisent les taxis partagés, et près de 21 pour cent prennent l'autobus. Les femmes ne sont pas disposées à voyager dans les transports en commun partagés avec d'autres personnes. Elles se sentent plus en sécurité dans des voitures particulières. Les raisons invoquées pour la préférence de la voiture comprennent : l'aspect privé, la flexibilité, la sécurité, les raisons culturelles, la réticence à attendre l'autobus lorsqu'il fait trop chaud, et la faible fréquence des transports en commun. Autant les femmes que les hommes proposent des transports en commun séparés pour les femmes et des taxis de couleur spéciale conduits par des femmes pour les femmes (Bewal 2010).

### 3.7.1 Dhaka, Bangladesh

Le cas du système de transport urbain de Dhaka suggère le potentiel pour l'avenir de l'autonomisation économique des femmes dans les villes de la région MENA. Les recommandations pour améliorer le système de transport à Dhaka peut être adaptées aux villes de la région MENA.

**Encadré 8 : Les contraintes socioculturelles sur la mobilité des femmes ont diminué au fil du temps avec l'accès à un emploi rémunéré pour les femmes de Dhaka.**

Une étude de 2008 sur les habitudes, les contraintes et les priorités des habitants de Dhaka en matière de transports, examinait les changements survenus depuis une précédente étude. En 1997, les deux sexes considéraient les contraintes culturelles comme des restrictions majeures sur la mobilité des femmes. En 2008, les deux sexes considéraient d'autres contraintes afférentes aux déplacements comme plus importantes que les contraintes culturelles auxquelles les femmes doivent encore faire face (impossibilité fréquente de monter dans des autocars bondés parce que les hommes occupent les sièges réservés aux femmes, le comportement irrespectueux des opérateurs de transport, des autres passagers et des piétons envers les femmes et le harcèlement sexuel des passagères) - Des problèmes similaires à ceux rencontrés par les femmes à Casablanca, à Sanaa, et en Cisjordanie. Les sentiers mal entretenus et les passerelles au-dessus des routes ainsi que les autres obstacles pour les piétons constituent une source de préoccupation plus grande pour les femmes que pour les hommes. Les femmes aux foyers, les personnes âgées, le groupe de revenu supérieur, et les étudiants, en particulier les femmes, sont les plus insatisfaits du système de transport. Les priorités pour les passagers masculins et féminins dans l'amélioration du système de transport de Dhaka comprennent : 1) la réduction de la congestion par l'élargissement des routes et la construction de viaducs, 2) l'amélioration des services de transport par l'apport de bus plus grands et assortis d'un service express, des autobus pour étudiants, et un parking; 3) le renforcement de la sécurité, et 4) les tarifs plus abordables. Les femmes donnent également la priorité aux passerelles et à plus en sièges qui leur seraient réservés dans les bus, alors que les hommes privilégient la réduction du nombre de voitures particulières et l'interdiction des pousse-pousse (Zohir et al. 2008).

Un système de train léger sur rail comme celui Jakarta pourrait offrir une solution à plus long terme dans la région MENA pour relier la périphérie urbaine au centre tout en intégrant parfaitement la composante genre. Les recommandations pour le rail pourraient ainsi être adaptées à d'autres modes de transport dans la région MENA.

**Encadré 9 : Le train léger est un choix de transports plébiscité par les personnes vivant dans la périphérie de Jakarta et travaillant dans le centre, en particulier les femmes.**

Une étude de 2006 sur les questions de genre dans les transports à Djakarta a révélé que la séparation physique des zones de vie et des zones de travail a donné lieu à l'augmentation des distances, des tarifs et des volumes de trafic, et à un chamboulement des habitudes de transport non motorisée. La plupart des nouveaux arrivants en ville s'installent dans la périphérie, car les loyers dans le centre d'affaires sont trop élevés, comme c'est le cas à Sanaa et à Casablanca. On estime que 37,5 pour cent de toutes les femmes en âge de travailler en Indonésie ont un travail rémunéré dans le Grand Jakarta. Etant donné le double fardeau de gagner leur vie et de s'occuper de la famille, le temps et la fiabilité des systèmes de transport est très cruciale pour les femmes. Ainsi, 59 pour cent des femmes et 42 pour cent des hommes préfèrent les trains légers urbains, car ils permettent de réduire considérablement les temps de trajets par rapport à ceux proposés par les autres moyens de transports en commun, sans oublier que les tarifs de la classe la moins chère sont peu élevés grâce à la réglementation et aux subventions de l'État. Cependant, le réseau de train léger est âgé, doit être réparé, ne compte pas suffisamment de lignes, et les trains sont trop peu nombreux pour répondre à la demande croissante. L'enquête a révélé que toutes les femmes et près de la moitié des hommes étaient favorables à l'introduction de compartiments spéciaux pour les femmes. Ces dernières suggèrent également d'ajouter de l'éclairage sur la plateforme d'embarquement et dans les gares, mais aussi un nombre acceptable de toilettes propres pour femmes, des marchepieds sur la plate-forme pour faciliter la montée dans les wagons pour les femmes en *sari*, et des sangles de main installés à une hauteur convenable pour les femmes. Ils proposent l'intégration de train léger sur rail aux réseaux existants de bus, de trains longue distance et même des sentiers piétons, grâce à des mesures telles que l'accès aux stations par des voies réservés (sans congestions) et la mise en place de tarifs intégrés (Spitzner et al. 2007).

### 3.7.4. Achgabat, Turkménistan

Le cas d'Achgabat illustre les répercussions néfastes involontaires et potentielles de la privatisation des services de transport sur les opportunités économiques des femmes pauvres - Ce qui est à éviter pour la région MENA.

**Encadré 10 : Les femmes d'Achgabat marchent plus, attendent plus longtemps leur transport et cherchent un emploi à une distance de marche acceptable.**

Les enquêtes auprès des usagers des transports à Achgabat au Turkménistan ont permis de constater un usage hommes/femmes hautement différencié des divers moyens de transport; 28 pour cent des femmes se rendent au travail à pied, comparativement à 14 pour cent des hommes; sept pour cent s'y rendent en voiture comparativement à 20 pour cent des hommes, et 10 pour cent des femmes utilisent le service de navette fourni par leur travail, comparativement à 20 pour cent des hommes. Les temps d'attente des femmes sont plus longs que ceux des hommes et leur durée moyenne de parcours total est de 10 à 15 pour cent plus longue. Les chercheurs ont également constaté que la privatisation des transports avait entraîné une augmentation des tarifs et réduit l'accès aux services de transport pour les pauvres, en particulier des femmes, pour qui la conséquence a été d'opter pour des emplois moins bien rémunérés mais situés à une distance de marche acceptable. (Kudat 1998; Kudat et al. 1997).

## 4. Enseignements de la région MENA et d'autres études nationales

4.1. La région MENA partage à peu près les mêmes tendances et défis en matière de transports et d'égalité entre les sexes que d'autres pays en développement ayant une expérience pour proposer des solutions efficaces aux problèmes d'adaptation dans la région MENA. Les femmes ont tendance à marcher ou prendre les transports en commun alors que les hommes ont tendance à utiliser les transports privés. Les questions de sécurité sont une plus grande source de préoccupation pour les femmes parce qu'elles sont vulnérables à la violence sexiste, au harcèlement verbal, et au vol. La sécurité routière est une préoccupation plus grande pour les femmes, car elles voyagent souvent avec des enfants. Les mauvais transports freinent généralement les opportunités économiques (et autres) des femmes davantage que chez les hommes (Babinard 2011; Banque mondiale 2010a). Le projet de routes rurales et d'accès aux marchés du Bangladesh, décrit précédemment, est un exemple d'approche éprouvée qui pourraient être adaptée aux zones rurales de la région MENA.

4.2. Il faut absolument passer au-delà des stéréotypes des contraintes socioculturelles en matière de liberté de déplacement des femmes. Bien que les normes socioculturelles restreignent la mobilité des femmes dans les quatre études de cas de la région MENA et dans la plupart des autres cas rapportés, l'étendue et la manière dont les opportunités des femmes sont restreintes varient considérablement entre les quatre études, et ce, même dans les contextes de Casablanca et de Sanaa. Les pratiques associées aux contraintes socioculturelles pour les femmes observées dans la région MENA, telle que la nécessité de se déplacer en groupe, peut être la pratique des hommes, aussi bien que dans des contextes politiquement incertains tels que la Cisjordanie.

Les restrictions socioculturelles les plus importantes sur la mobilité des femmes dans les quatre cas sont celles qui visent les femmes en milieu rural au Yémen - Celles le moins touchées sont les femmes de Casablanca exerçant une profession libérale. Tel qu'indiqué précédemment, tandis que les femmes rurales yéménites marchent ou se déplacent uniquement dans les véhicules couverts accompagnées d'un *mahram*, les femmes qui travaillent à Casablanca prennent les bus publics, les taxis, et certaines femmes exerçant une profession libérale conduisent même leur propre voiture. Même dans les régions rurales du Yémen, les femmes se promènent seules dans l'enceinte de leur village et avec d'autres femmes pour aller vers les villages voisins.

À Casablanca, la plus grande mobilité et autonomie des femmes est associée à des niveaux plus élevés d'éducation et d'emploi des femmes.<sup>x</sup> Les conclusions des études de Casablanca et du Bangladesh révèlent que l'accès aux transports peut faciliter l'accès aux opportunités économiques et d'éducation, ce qui peut contribuer à une plus grande mobilité, autonomie, et émancipation, même dans des contextes où les contraintes socioculturelles sont très fortes en ce qui concerne la mobilité des femmes.

Mais souvent des mesures spécifiques sont nécessaires pour relancer les débouchés économiques pour les femmes pauvres à mobilité restreinte, tel que les marchés des femmes au Bangladesh, et l'emploi des femmes pauvres dans la maintenance de la voirie.

4.3. Les résultats de Sanaa et Casablanca soulignent l'importance de considérer les différences entre les femmes (et les hommes) selon le statut socioéconomique, l'âge, la localisation et d'autres différences, plutôt que de comparer les seuls paramètres « femmes » et « hommes ». Les femmes et les hommes à très faible revenus vivant dans la périphérie urbaine des deux villes ont un accès limité aux transports et un niveau de sécurité précaire, ce qui limitent les opportunités économiques et éducatives, en particulier pour les femmes. Les personnes plus aisées vivant à proximité du centre ville ont accès à de bien meilleurs transports, à des emplois mieux rémunérés et à plus d'opportunités d'éducation. À Casablanca, les répondants font remarquer que « l'autonomie dépend de la classe sociale, les femmes pauvres qui n'ont pas la possibilité d'emprunter un moyen de transport ne sont pas indépendantes » (Banque mondiale 2010d p.70). Rappelons qu'il y a fossé plus large entre l'accès aux soins de santé entre les femmes pauvres et non pauvres au Maroc qu'au Yémen. La répartition inégale des revenus est reflétée dans le coefficient de Gini<sup>xi</sup> il est à 40,9 pour le Maroc contre seulement 25 en Suède, le pays ayant le meilleur coefficient en termes de distribution équitable des richesses à ce jour<sup>xii</sup> (PNUD 2011). Il est important d'identifier ces différences ainsi que les taux élevés de chômage des jeunes pour s'assurer que la planification des transports répond aux besoins des personnes pauvres et leur offre l'opportunité d'en sortir.

4.4. Il est important d'examiner les liens entre zones rurales et urbaines ainsi que leurs différences. Les études de Sanaa, de la Cisjordanie, et du Yémen rural révèlent toutes des corrélations importantes entre les niveaux de transports entre les villages et les villes et le niveau économique. Le cas de la Cisjordanie a permis de révéler les défis liés aux trajets en taxis depuis les villages pour pouvoir rejoindre les transports de bus urbain de l'autre côté d'un point de contrôle, ainsi que le coût élevé des transports entre les villages et les villes. Dans le cas des régions rurales du Yémen, certains hommes habitant dans des villages desservis par une route, se rendent dans les centres urbains au quotidien pour y travailler et certains d'entre eux travaillent ou étudient et ne rentrent au village uniquement la fin de semaine. Les hommes issus du milieu rural se rendent également chaque semaine aux marchés urbains pour acheter de la nourriture et des vêtements et vendre en ville les produits et les tapis tissés par leurs épouses; leurs épouses s'y rendent aussi occasionnellement pour chercher de l'habillement et des articles de mariage, et pour accoucher. La périphérie urbaine est généralement la seule zone abordable pour les nouveaux migrants des régions rurales. L'étude de cas de Sanaa définit la zone périphérique comme « un point de jonction entre les façons de vivre rurales et urbaines »; la zone montre même des signes d'activités agricoles dans la majorité des quartiers (Banque mondiale 2010cp. 59). Compte tenu de l'importance des jonctions, à plus long terme, les systèmes de transport intégrés, des types décrits dans le cas de Jakarta, seront nécessaires pour faciliter l'accès des personnes pauvres résidant dans la périphérie rurale et urbaine vers les marchés urbains, les services de base et les opportunités économiques.

4.5 Les contextes politiques fragiles et les zones de conflits, comme c'est le cas en Cisjordanie, présentent des libertés de déplacements très restreintes et des défis particuliers, propres à la région qui nécessitent une analyse ciblée. Dans les situations de conflit et de post conflit tels qu'en Cisjordanie, et dans les pays touchés par les mouvements du Printemps arabe de 2011, il faut évaluer les dimensions sexospécifiques du conflit et leurs incidences sur la mobilité des femmes et leurs opportunités par rapport à celles des hommes. Les réalités économiques peuvent contribuer à créer de l'emploi et à motiver le besoin d'une plus grande égalité envers les femmes. Mais les traditions socioculturelles peuvent également risquer de miner ces efforts et même adopter une attitude rétrograde, comme c'est le cas en Irak, où les veuves de guerre luttent pour survivre dans un espace de plus en plus restreint, dominé par l'idéologie conservatrice. Les transitions politiques ou post-conflit telles que celles qui se produisent dans un certain nombre de pays de la région peuvent offrir des opportunités positives pour le changement dans les relations entre les sexes (Bowen 2011).

## 5. Les prochaines étapes pour la région MENA : Mesures et procédures envisagées pour relever les défis

*Il est important de tenir compte de la grande diversité culturelle, économique et géographique de la région MENA* et d'adapter les recommandations de genre et de transport pour répondre aux valeurs et aux réalités locales. Les enseignements sur la planification des transports intégrant une approche genre dans d'autres pays peuvent être adaptés aux contextes socioculturels de la région MENA dans un souci d'améliorer la mobilité et les débouchés économiques des personnes pauvres. Améliorer ces paramètres nécessite des efforts concertés par les ministères du transport, les municipalités, les opérateurs de transport, et la société civile. La section suivante fournit recommandations concernant les actions et les procédures destinées à améliorer la disponibilité, la fiabilité, la qualité, les tarifs et la sécurité, et sur l'amélioration des répercussions socioéconomiques positives du transport urbain et rural pour les femmes et les hommes. Ces suggestions sont tirées des études de cas et des projets de bonnes pratiques dans d'autres pays.

### 5.1. Propositions de mesures pour améliorer l'accès et la mobilité des personnes

#### 5.1.1. Accroître la disponibilité, la fiabilité et la qualité des transports.

Lorsque les services de transport sont disponibles, à l'heure, à des emplacements pratiques, et proposant un service de qualité, les femmes et les filles des villes sont plus susceptibles de se déplacer pour accéder à l'éducation, l'emploi et aux marchés. Les femmes des régions rurales ont quant à elles un meilleur accès aux produits et services susceptibles de les aider dans leurs tâches ménagères, tels que les bouteilles de butane, l'eau ainsi que les services de santé, l'éducation et les opportunités de travail. L'absence de services de transport dans la périphérie urbaine et les zones rurales est une contrainte pour la mobilité des hommes et des femmes, mais à un degré moindre.

Les mesures qui se sont révélées efficaces dans l'amélioration de la disponibilité, de la fiabilité, et de la qualité des transports pour les personnes dans divers pays et qui devront être adaptées aux contextes spécifiques de la région MENA comprennent :

- Moderniser et assurer l'entretien des routes, des pistes rurales, des rues et des trottoirs périurbains pour faciliter les trajets à pied des femmes qui se rendent aux arrêts de bus et réduire le coût des voyages et du transport des marchandises pour les habitants de la périphérie urbaine et des zones rurales.
- Étendre la couverture des services de transport adéquats pour les femmes.
- Accroître la fréquence, la régularité et la prévisibilité des services de transports en commun, réduire le temps d'attente des femmes dans les rues, exposées au risque de harcèlement ou de vol.
- Mettre en place des arrêts de bus réguliers et construire des abris dotés de sièges, d'éclairage, et de protection contre les intempéries.
- Améliorer certaines caractéristiques fonctionnelles pour que les femmes et les enfants puissent monter plus facilement à bord des trains et des bus, s'asseoir confortablement, et ranger leurs bagages.
- Dispenser une formation aux conducteurs d'autobus sur le service à la clientèle et la courtoisie, notamment envers les femmes.
- Fournir de toilettes propres et séparées pour les femmes et les hommes dans les terminaux de transport
- Relier les centres urbains à la périphérie par système de train léger.



- Promouvoir l'accès des femmes aux moyens intermédiaires de transport (MIT) tels que les ânes pour réduire le poids des marchandises à transporter. Dans un village au Yémen, un entrepreneur loue des ânes pour ceux qui n'en ont pas. Le microcrédit et le développement des compétences en affaires pourraient faciliter la croissance de plusieurs de ces entreprises.

### **5.1.2. Améliorer l'accessibilité financière :**

Les frais de transport sont un enjeu majeur pour les femmes pauvres issues des zones rurales et urbaines, en particulier lorsque les restrictions culturelles réduisent leurs déplacements à des moyens de transport plus onéreux alors qu'elles n'ont aucune source de revenus individuels. Les femmes dans la périphérie urbaine doivent souvent s'arrêter à plusieurs arrêts pour effectuer diverses tâches et payer pour chaque segment du trajet. Les femmes rurales doivent être accompagnées d'un *mahram*, ce qui augmente encore le coût. Les mesures pour remédier aux problèmes de tarifs peuvent comprendre :

- Réglementer et surveiller les tarifs pratiqués par les opérateurs de transport.
- Introduire l'intégration des tarifs entre les divers moyens de transport.
- Réduire les tarifs hors pointe et mettre en place d'autres mesures de ce type, afin de réduire le coût de l'enchaînement des parcours, notamment pour ceux en provenance de la périphérie urbaine et des zones rurales vers les centres-villes.
- Fournir des micro-prêts et d'autres formes de soutien aux entrepreneurs locaux de la périphérie rurale et urbaine pour mettre en place un système de transport fiable, sûr, et abordable pour les femmes et les familles.
- Explorer le potentiel des partenariats public-privé avec des restaurants, hôtels et autres commerces bénéficiant du système de transports en commun, mais aussi auprès des entreprises cherchant à faire de la publicité pour leurs produits aux arrêts de bus et dans les véhicules de transports en commun. À Nairobi, au Kenya une société a installé 185 lampadaires le long des routes principales et dans les quartiers pauvres, en échange de pouvoir y placer leurs publicités.

### **5.1.3. Promouvoir la sécurité routière :**

Le chiffre des accidents de la route est élevé et en croissance constante dans la région MENA. Il est crucial d'améliorer la sécurité routière, tant pour les hommes et les femmes. Parce que les femmes rurales et urbaines ont recours presque exclusivement aux déplacements à pieds, il est important de s'assurer que l'environnement piétonnier est sûr. Le besoin est particulièrement pressant dans les périphéries urbaines encerclées par des routes sans passages pour piétons, ni feux, ni d'autres mesures pour aider ces derniers à traverser en toute sécurité. Les zones rurales doivent également mettre en place des mesures pour ralentir la circulation à proximité des écoles, des centres de santé, et des maisons. Des mesures de sécurité pour assurer la protection des passagers et des conducteurs doivent également être mises en place afin de prévenir les accidents et les blessures, en particulier pour les femmes, les enfants et les personnes âgées. Voici une liste de mesures qui se sont avérées efficaces dans l'amélioration de la sécurité des piétons, des passagers et des conducteurs dans un certain nombre de pays :

- Installer des feux, panneaux de signalisation, dos d'âne et de nombreux autres moyens de signalisation pour ralentir les flux de circulation.
- Améliorer l'éclairage public, en particulier dans la périphérie urbaine.
- Améliorer l'environnement piétonnier : des trottoirs sans encombre, des passages, des îlots et des passerelles pour piétons, et des bas-côtés plus larges en bordure des routes rurales pour faciliter les déplacements à pied.
- Faire respecter les règles de circulation, les limites du nombre de passagers, et les mesures de sécurité dans les transports en commun.

- Modifier les systèmes de paiement des opérateurs de terminaux et de bus pour éliminer l'incitation à bondir les autobus.
- Former les conducteurs et les chefs de train aux mesures de sécurité, avec une attention particulière à la sécurité des femmes, des enfants, des personnes âgées et des personnes handicapées.
- Faire le suivi de la maintenance régulière et de la modernisation des véhicules publics et privés.
- Lancer des campagnes de sécurité routière publiques et segmentées pour toucher des publics différents (usagers, femmes au foyer, étudiants, chauffeurs d'autobus, conducteurs de voiture, conducteurs de MIT, et piétons).

**Encadré 11 : La mise en place du système d'autobus rapides (Rapid Bus Transit) à Bogota en Colombie a permis de diminuer le nombre d'accidents mortels**

Suite à la construction de *TransMilenio*, le système de transport rapide par autobus à Bogota, les accidents mortels sur le corridor routier ont diminué de 93 pour cent après seulement un an de fonctionnement. *TransMilenio* paye les opérateurs d'autobus au kilomètre parcouru et non au nombre de passagers - par ailleurs, des voies médianes réservées aux autobus ont été créées. (Kunieda et Gautier2007).

#### 5.1.4. Améliorer la sécurité des passagers

Le risque de harcèlement sexuel, de violence sexiste et de criminalité est une contrainte majeure sur la mobilité, l'éducation et les opportunités économiques des femmes en milieu urbain, en particulier dans la périphérie urbaine qui manque d'éclairage et compte un taux de criminalité plus élevé. Les mesures éprouvées pour accroître la sécurité personnelle et réduire la criminalité lors des transits en attente entre transports, en attendant le moyen de transport, et dans les véhicules de transport en commun dans différents pays comprennent :

- Placer des agents de sécurité dans les terminaux, sur les plateformes, dans les autobus et les trains avec une sécurité renforcée aux heures où les femmes effectuent la plupart de leurs déplacements, embaucher des agents femmes ainsi que des hommes dans la mesure du possible.
- Fournir un éclairage adéquat sur les trottoirs, aux arrêts de bus, sur les plates-formes, et dans les terminaux.
- Lancer une campagne publique sur le comportement adéquat à adopter envers les femmes dans les transports en commun,
- Améliorer la conception de zones autour des terminaux de bus, à l'intérieur et à proximité des terminaux, et sur les plates-formes pour remplacer les espaces vides, où les femmes sont à risque de violences sexistes, par des zones d'activité (commerces et restaurants).
- Dans la mesure du possible, introduire le concept des autobus, des wagons de train pour femmes uniquement et des taxis avec chauffeurs féminins.

**Encadré 12 : Transports pour femmes seulement : Avantages et inconvénients**

À Beyrouth, Liban, les Taxi Banat : des taxis roses conduits par des femmes pour les femmes - ils ont gagné la confiance des familles pour le transport de leurs filles. Un service similaire est disponible à Téhéran sur une plus grande échelle avec 700 femmes chauffeur (Banque mondiale, 2010c). Les rames de train léger pour femmes-seulement ont été introduites à Mumbai, New Delhi, Chennai, Calcutta, Tokyo, Kuala Lumpur, Taipei, Mexico, et Rio de Janeiro. Toutefois, cette séparation ne fournit pas une solution adéquate à long terme. Ils ont tendance à être empruntés par les femmes ayant des revenus plus élevés, fonctionner uniquement pendant les heures de pointe, et perpétuer la ségrégation au lieu d'aborder de front les préjugés sexistes profondément ancrés qui limitent la mobilité des femmes et donne lieu à une planification des transports sans considérer les sexes (Peters 2011 et Banque mondiale 2010a).

### 5.1.5 Améliorer les impacts socio-économiques positifs

Rappelons-le, des mesures spéciales sont souvent nécessaires pour engendrer des opportunités économiques pour les femmes pauvres à mobilité réduite. Parmi les mesures qui ont prouvé leur efficacité dans d'autres pays, on retrouve :

- **Recruter des équipes de femmes pauvres vivant dans les zones rurales et périurbaines pour aider à l'entretien des routes et les travaux de bioingénierie.** Adapter les approches telles que celle du projet de routes rurales et d'accès aux marchés du Bangladesh pour proposer des opportunités économiques culturellement adéquates pour les groupes de femmes issus des milieux ruraux et pauvres dans des coopératives ou des micro entreprises spécialisées dans l'entretien des routes, mais aussi des réseaux de routes rurales et périurbaines. Les études de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) dans les pays islamiques du monde entier ont permis de relever qu'en vertu de la loi islamique, les femmes sont autorisées à effectuer pratiquement tous les travaux du bâtiment, tant qu'elles ne doivent pas grimper à des échelles ou descendre dans des conduits ou travailler sous terre (Salter et. al. 2009).
- **Favoriser l'entreprenariat féminin dans les zones pauvres rurales et périurbaines.** Les résultats de l'étude de cas suggèrent que l'esprit d'entreprise est déjà en place. Rappelons-le, un certain nombre de femmes à Sanaa a commencé à effectuer des travaux de couture pour augmenter les revenus; certaines femmes rurales au Yémen ont commencé à faire du tissage et de l'artisanat pour la vente et certaines d'entre elles ont même ouvert des boutiques pour vendre leur marchandise aux femmes et aux enfants. Près de la moitié de femmes issues du milieu rural au Yémen possède déjà un téléphone cellulaire. Ces femmes louent parfois leurs appareils aux femmes qui n'en possèdent pas. Le microcrédit et la formation de développement des affaires (pour identifier les marchés, acheter de la marchandise à bon prix, et gérer les finances) pourraient renforcer les capacités des entreprises plus durables.
- **Avoir recours à des solutions externes aux transports, pour pallier aux problèmes de genre dans les transports.** Améliorer l'accessibilité des routes rurales et urbaines peut engendrer d'autres solutions afin d'assurer la réduction du fardeau des transports pour les femmes - par exemple l'introduction des bouteilles de gaz butane, comme c'est le cas au Maroc, ainsi que l'approvisionnement en eau courante dans les foyers ou les villages. La construction de marchés, d'écoles et de centres de santé à proximité des villages ruraux ou périurbains, soit en apportant des services mobiles dans les régions et en améliorant l'accès aux technologies de l'information (téléphones cellulaires), réduit le besoin de se déplacer et offre un meilleur accès à la santé, à l'éducation et à l'information aux femmes à mobilité restreinte (Clarke 2008, SSATP 2011, Banque mondiale 2010a).
- 

## 5.2. Propositions pour intégrer l'approche genre dans les politiques et les programmes de transport

Outre les mesures spécifiques visant à accroître la mobilité et l'accès des femmes comme des hommes, des processus spécifiques sont nécessaires pour intégrer le genre dans la politique et les programmes de transports, ainsi que les structures, systèmes et procédures institutionnelles.

5.2.1. Politiques, stratégies et réglementation des transports intégrant une composante de genre. S'assurer que les politiques, les stratégies et la réglementation des transports ruraux sont accompagnées d'analyses sociales, de genre et du processus de planification, de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation participatifs intégrant l'approche genre. Il est crucial de compléter et d'informer les

politiques, les stratégies et les réglementations qui régissent les transports par des analyses sociales et de promotion d'égalité entre les sexes et par une planification participative intégrant les bénéficiaires masculins et féminins, et s'assurant que les ressources humaines et financières adéquates sont affectées pour répondre aux réalités sociales en matière d'égalité, mais aussi des autres aspects du transport rural. (SSATP 2011). Le deuxième projet de transport urbain de Mumbai a réalisé une analyse de genre dans le cadre de la réforme urbaine soulignant le besoin de transports urbains inclusifs (Babinard 2011). Les listes et audit de l'application de l'approche genre constituent un moyen pour les prestataires de transports publics et privés, les régulateurs et les groupes d'intérêt, d'évaluer dans quelle mesure les questions de genre et de transport ont été intégrées en tant que politiques, plans et projets (Peters 2011).

**5.2.2. L'analyse de routine sur les problématiques de genre dans les transports dans les évaluations sociales et environnementales, les enquêtes sur la réinstallation, etc.,** Les plans d'intervention dans les transports doivent être renseignés par des données sur les questions de genre dans les transport afin de s'assurer qu'ils répondent aux besoins des deux sexes. L'analyse sociale et de genre peut aider à déterminer l'accessibilité financière des transports pour les divers segments de la population. Comprendre en quoi les habitudes de déplacement diffèrent entre hommes et femmes, exige une désagrégation des données par sexe sur les modes de déplacement des femmes, les horaires, les coûts, l'enchaînement des trajets, la satisfaction, les contraintes et les exigences non satisfaites. Le processus peut également exiger une analyse du contrôle des revenus et des biens du ménage et le contrôle des moyens de transport. Les plans d'action pour l'égalité des sexes, tels que ceux conçus dans le cadre du projet de routes rurales et d'accès aux marchés du Bangladesh et du second projet de transport urbain de Mumbai, cité, peuvent servir de modèle dans l'intégration de l'approche genre dans les projets et les programmes de transport (Banque mondiale 2010g).

**5.2.3. Consultation participative et inclusive du genre dans l'amélioration de la planification des transports.** Utiliser des approches participatives n'inclut pas automatiquement les femmes. Des mécanismes doivent être mis en place pour accroître la participation des femmes, tels que : des groupes de discussion dirigés par des femmes pour les femmes, la planification des réunions municipales à des heures où les femmes peuvent y assister, informer les gens sur la nature du projet dans les lieux et par le biais des types de médias auxquels les femmes ont accès, et consulter les femmes et les hommes tout au long de la durée du projet, comme ce qui a été fait dans le cadre du projet des villes moyennes de la province du Liaoning en Chine.

#### Encadré 13 : consultation participative et inclusive dans la province du Liaoning en Chine

Dans le cadre du projet des Villes Moyennes du Liaoning, un vaste processus de participation publique a fondamentalement changé la conception du projet, par l'ajout de gros investissements dans la réhabilitation des routes secondaires et l'éclairage des rues, ainsi que par l'amélioration de la planification des transports en commun, de la gestion du trafic et de la sécurité alors que le projet d'origine s'axait uniquement sur la construction de nouvelles routes périphériques. Le processus participatif a également augmenté la compréhension locale des décideurs sur les problèmes de transports auxquels doivent faire face les personnes touchées par le projet, moins de 10 pour cent d'entre eux avaient accès à une voiture. Le processus participatif intégrait des groupes souvent exclus du processus de planification des transports, comme les femmes, les personnes âgées, les personnes handicapées, les piétons, les cyclistes, mais aussi les motards, les véhicules à trois roues, les autobus et les camions. Le recours à des groupes de discussion hommes et femmes séparés a permis d'accroître la participation des femmes et de relever les problématiques des transports urbains du point de vue des deux sexes. Tous les participants ont exprimé des préoccupations concernant la mauvaise qualité des chaussées secondaires et des systèmes d'évacuation des eaux, des trottoirs et infrastructures routières, et le manque de séparation entre circulation motorisée et non motorisée. Davantage de femmes que d'hommes, ont soulevé des préoccupations au sujet des questions de sécurité liées à l'absence d'éclairage public, des passages souterrains mal conçus, et des longues attentes aux arrêts de bus. (Chen and Mehndiratta 2006; Mehndiratta 2008, World Bank 2010g).

**5.2.4. Sensibilisation et renforcement des capacités des agences de transport, des municipalités et des opérateurs de services de transport.** Il est essentiel d'assurer des formations de sensibilisation au genre dans les structures organisationnelles des ministères, entreprises privées, syndicats et autres associations du secteur des transports afin de créer la capacité à trouver des solutions aux problématiques d'égalité entre les sexes, mais aussi d'établir un groupe d'intérêt chargé de s'assurer que les questions d'égalité sont systématiquement abordées. Il est possible d'accomplir ceci en travaillant avec les organisations intermédiaires, en créant des comités multisectoriels de planification des transports, en intégrant aux équipes de transport des experts des domaines sociaux et sur l'égalité entre les sexes, et en assurant des ateliers de formation sur l'égalité des sexes et le renforcement des capacités dans le domaine du transport. (SSATP 2011; World Bank 2010g) L'enquête menée en Afghanistan, mentionnée plus haut, s'inscrivait dans un vaste effort visant à sensibiliser les organismes chargés de la mise en œuvre du Programme d'accès des régions rurales au genre et aux grandes questions sociales. L'intérêt suscité par l'enquête a donné lieu à six propositions d'inclusion sociale régionale pour le projet (Babinard 2011). Au Bangladesh, un processus de renforcement des capacités de genre a abouti à un plan d'action et à l'intégration de l'analyse de genre dans la planification de systèmes et de procédures de surveillance et d'évaluation dans les transports.

#### Encadré 14 : Renforcement des capacités sur le genre pour le *Bangladesh Local Government Engineering Department (LGED)*

La formation de formateurs sur les sujets de genre et développement a été menée par des hauts fonctionnaires du LGED, dont les directeurs de projet, en 2002. Un manuel de formation a été rédigé et la formation sur les genres a été institutionnalisée pour le personnel du projet. Fondé sur une évaluation de l'attention aux questions de genre dans les projets du LGED, une stratégie d'intégration des sexes a été élaborée pour la période 2002-2007, financée par l'Ambassade des Pays-Bas. Les directeurs de projet du LGED et d'autres membres d'équipe ont assisté à l'atelier de la BAD sur l'intégration du genre dans des sous-secteurs bien précis. En 2007, la LGED a mené son propre examen interne sur les progrès de son plan d'action pour l'égalité des sexes et en a élaboré un nouveau valable jusqu'en 2015. Dans un atelier réalisé en 2007, il a été convenu que tous les projets doivent avoir des composantes genre et développement, accompagnées des mécanismes de suivi énoncés dans les plans d'action de genre. Pour la conception du projet, chaque composante doit être analysée pour identifier les façons d'impliquer les femmes (ADB 2009)

**5.2.5. Une sensibilisation du public sur les besoins en matière de mobilité des femmes, qui respecte la culture locale.** Il s'agit là d'une première étape essentielle pour obtenir l'appui nécessaire pour renforcer l'accès aux systèmes de transport pour les femmes et donc leur accès aux services de santé, d'éducation et aux opportunités économiques. Travailler avec les médias, les mosquées, les dirigeants locaux, les écoles de filles et de garçons, les organisations locales de femmes, les ONG, les réseaux dotés d'une forte capacité institutionnelle, et un gouvernement prêt à collaborer avec eux, il est possible de mobiliser un soutien local pour les projets de transport et l'entretien de la voirie, accroître la participation et la prise de décision des femmes, et améliorer la sensibilisation et les connaissances des

communautés locales. Au Vietnam, la *National Women's Union* est parvenue à faire recruter les femmes des minorités ethniques à des emplois rémunérés d'entretien des routes rurales dans une région montagneuse isolée, en se coordonnant avec le ministère provincial des Transports qui s'est chargé d'assurer la formation professionnelle et la supervision du projet. On constate de grandes améliorations dans la prise de conscience locale sur l'importance d'entretenir les routes, mais aussi dans le poids des voix des femmes dans la communauté et le processus de prise de décision des ménages (Tran et al. 2010). D'autres mesures de sensibilisation peuvent comprendre des programmes de radio ciblant des publics spécifiques, des affiches, des programmes scolaires à l'intention des élèves et des parents, et des messages de *mollahs* aux fidèles. Il faut reconnaître que tous les groupes ont la capacité humaine, organisationnelle ou financière de fournir l'assistance nécessaire et que les capacités de certains groupes doivent être renforcées (SSATP 2011).

**5.2.6. Un montant de l'indemnisation équitable pour les hommes et femmes déplacées par la construction de systèmes de transport.** Bien que le sujet n'ait pas été abordé dans les quatre études de cas de la région MENA, le déplacement et la réinstallation dues à la construction d'infrastructures ont généralement des effets plus négatifs sur les femmes parce que dans la majorité des contextes, ce sont elles qui doivent fournir de l'eau, le bois de chauffage et la nourriture pour leur famille dans des environnements inconnus, bien souvent sans l'aide des réseaux d'entraide social perturbés par la réinstallation. Trop souvent, l'indemnisation pour perte de biens et de niveaux de subsistance est reversée aux chefs de ménages masculins, qui ne la partagent pas nécessairement avec les autres membres du ménage. Les femmes ayant un exercice des droits mais pas de titres fonciers reçoivent rarement une compensation (ADB 2003; Mehta 2002). À Mumbai en Inde, un processus participatif inclusif réalisé par une organisation de femmes a facilité la réinstallation équitable et ordonnée de 60 000 personnes, conservé des réseaux sociaux, et fourni des moyens de subsistance pour les femmes.

**Encadré 15 : Réinstallation inclusive abordant les problématiques de genre dans le Projet de Transport Urbain de Mumbai, en Inde**

L'Autorité métropolitaine du développement régional de Mumbai a établi des relations de travail avec les organisations de la société civile, notamment l'association de femmes *Mahila Milan*, la *National SlumCity Dwellers' Federation*, et la *Slum Resettlement Society* (Organisme de réinstallation des habitants des bidonvilles) pour faciliter la réinstallation ordonnée de plus de 60 000 personnes grâce à un processus de participation et de mobilisation communautaire. Les ménages concernés ont été interrogés afin d'évaluer et de divulguer les montants des indemnités de réinstallation et de réhabilitation. Les plans de réinstallation visaient à faire en sorte que les femmes réinstallées puissent retrouver leurs systèmes d'entraide et leurs activités économiques. Le fait d'octroyer des droits de propriétés conjoints dans la nouvelle propriété (au nom des deux époux) donne aux femmes une plus grande sécurité dans leurs nouvelles résidences. Le projet a fourni à tous les ménages réinstallés des bourses d'entretien et de gestion afin qu'ils puissent gérer leurs nouveaux foyers et leurs biens durablement et a également mis en œuvre le Plan d'action pour l'amélioration des moyens de subsistance pour les femmes réinstallées [*Livelihoods Enhancement Action Plan for resettled women*] (Mishra 2009).

**5.2.7. L'évaluation et le suivi intégrant une approche genre sont essentiels pour corriger certains éléments à mi-parcours et permettre de bien renseigner la phase suivante ou les projets connexes.** Il est également important, dans un souci de transparence, de s'assurer que les activités pertinentes en matière d'égalité entre les sexes sont correctement mises en œuvre et que les impacts sont mesurés. Un système efficace de suivi et d'évaluation en matière d'égalité doit pouvoir fournir des données de base sur : les contraintes de déplacement et sur le transport des femmes, des hommes et des enfants; les besoins insatisfaits des passagers, les niveaux d'implication des personnes dans l'identification et la conception du projet; les commentaires sur la façon dont les services peuvent être améliorés ou modifier pour mieux répondre aux besoins; les changements dans les habitudes de déplacement et des moyens de transport découlant du projet, et l'évaluation des incidences spécifiques du projet sur les femmes, les hommes, les jeunes filles et garçons dans des domaines comme l'éducation, l'accès aux services de santé, et les opportunités économiques (SSATP 2011, Banque mondiale, 2010a et 2010g). Le Projet de développement des infrastructures du delta du Mékong au Vietnam a entamé ce processus en lançant une étude de référence intégrant une composante de genre.

**Encadré 16 : L'étude de référence sur les infrastructures de transport du delta du Mékong au Vietnam a permis de souligner les différences entre les sexes en matière d'habitudes dans les transports**

La conception de l'enquête de référence comprenait la collecte de données sur les femmes et les hommes pauvres en bas de la chaîne d'approvisionnement déjà ciblée pour recevoir des avantages socio-économiques, la collecte de données sur l'enchaînement des trajets, et des mesures concernant les déplacements des femmes et des hommes vers les principaux canaux d'alimentation. L'enquête a montré que les temps de déplacement des femmes étaient plus longs car elles effectuaient davantage leurs déplacements à pied ou à vélo que les hommes, même ces derniers parcouraient des distances un peu plus grandes. Les femmes effectuent plus de trajets par mois pour s'approvisionner en carburant et se rendre dans les fermes et dans les marchés, tandis que les hommes effectuent plus de voyages à destination d'installations postales et téléphoniques. Ces femmes ont un niveau d'éducation et des revenus inférieurs à ceux des hommes, en constituent près de 79 pour cent de la main-d'œuvre non qualifiée. Ces hommes constituent 71 pour cent de la main-d'œuvre employée dans la logistique de transport et 74 pour cent des cadres disposent de plus de renseignements sur les projets de transports et bénéficient d'une plus forte présence dans la prise de décision et la supervision des projets alors que les femmes sont principalement impliquées dans sa mise en œuvre. (Banque mondiale, 2011A).

## Références

- Ahmed, Maha. 2009. Gender Sensitive Access and Mobility in Afghanistan. National Rural Access Program. World Bank, South Asia Sustainable Development, Transport Unit.
- Asian Development Bank (ADB). 2003 Gender Checklist: Resettlement. Manille.  
2009. Institutionalizing Gender Equality: the Experience of the Bangladesh Resident Mission. Manille.  
2010. Gender Equality Results: Case Studies Nepal: Decentralized Rural Infrastructure and Livelihood Project. Manille.
- Babinard, Julie. 2011 World Bank Gender and Transport Surveys: an Overview. Transport Notes TRN 43. September.
- Babinard, Julie et Peter Roberts. 2006. Babinard, Julie et Peter Roberts. 2006 Maternal and Child Mortality Development Goals: What can the Transport Sector do? Washington, D.C.: World Bank Transport Sector Board Transport Paper TP-12.
- Bewal, Rakesh and Sweta Bewal. Pulich Transportation in Oman: A Study of Public Perceptions. *Journal of Public Transportation*, 2010. Vol. 13, No. 4, 2010
- Blackden, Mark. 2003. Too Much Work and Too Little Time, Gender Dimensions of Transport, Water and Energy. Paper presented at a World Bank-sponsored training event in Arusha, Tanzania. February 3-7.
- Blackden, Mark, et Quentin Wodon (eds.). 2006. Gender, Time Use, and Poverty in Sub-Saharan Africa. Washington, D.C.: The World Bank.
- Bowen, Nina. 2011 Gender and Road Transport in Conflict-Affected Environments: a Reference Guide for Transport Task Teams. Banque mondiale
- Chen, Wenlin, et Shomik Raj Mehndiratta. 2006. Lighting up Her Way: Integrating Gender Issues in Urban Transport Project Design through Public Participation: A Case Study from Liaoning China. Banque mondiale
- Clarke, 2008. 2008a Thematic Note on Rural Roads. *In* Gender and Agriculture Sourcebook. Pp. 372-82. Washington D.C.: World Bank, Food and Agriculture Organization (FAO), International Fund for Agricultural Development (IFAD).
- Fernando, Priyanthi. et Gina. Porter (eds). 2002. Balancing the Load: Women, Gender and Transport London, Zed Books
- Graeco, Margaret. 2002. Gender, Social Inclusion and Rural Infrastructure Services. Washington, D.C.: World Bank.
- Gutierrez, Maria Teresa et Maria Kuper. 2010. Women in Infrastructure: Boosting Gender Equality and Rural Development. Gender and Rural Employment Policy Brief. International Labor Organization (ILO) and International Fund for Agricultural Development (IFAD).
- Holste, Susanne. 2009. Gender and the Rural Access Program in Afghanistan. World Bank. Transport Week. Working Session for Transport Task Teams on Gender Mainstreaming. April 13. Washington D.C.
- Hyodo, Testuro, Akimasa Fujiwara, Sochodho Sutanto et Montalbo Cresencio. 2005. Urban Travel Characteristics of 13 Cities. *Journal of the Eastern Asia Society for Transport Studies*. Vol 6:23-28.
- International Forum for Rural Transport and Development( IFRTD). International Forum for Rural Transport and Development (IFRTD)2004 From Rhetoric to Practice: Mainstreaming Gender in Transport. IFRTD Forum News 11(1).  
2010a. Health and Transport: A Pioneering Partnership. Forum News 15(2) September.  
2010b. Gender and Transportation: Why Are We Still Talking about Head Loading? IFRTD Forum News 15(3).



- Kudat, Ayse. 1998. A Working Paper on Social Assessment for an Urban Transport Project. Washington, D.C.: World Bank.
- Kudat, Ayse, Stan Peabody, Ovezdurdy Muhammetberdiev, et Klaus Moeltner. 1997 Strengthening Ashgabat's Urban Transport Sector. *In* Social Assessments for Better Development Case Studies in Russia and Central Asia, Michael Cernea and Ayse Kudat, eds., Pp. 165-186. Washington, D.C.: The World Bank.
- Kunieda, Mika, and Aimee Gautier. 2007. Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a. Sustainable Transport Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries. Eschborn: GTZ;
- Latif, Shireen. 2011 Engendering Urban Transport: Ho Chi Minh City Rail Transit Line. Presentation at the MDB-Sponsored Regional Workshop to Mainstream Gender Equality in Infrastructure Policies and Projects : Africa Regional Workshop. March 22-24. Addis Ababa.
- Levy, H. 2004. Rural Roads and Poverty Alleviation in Morocco. Paper prepared for Scaling Up Poverty Reduction: A Global Learning Process and Conference, Shanghai May 25-27, 2004.
- Mehendiratta, Shomik. 2008. Lighting Her Way: Addressing Gender Using Public Participation Techniques. Presentation for Asia Pacific Regional Meeting on Gender Equality in Infrastructure Project, Manila.
- Mehta, Lyla. 2002. The Double Bind: A Gender Analysis of Forced Displacement and Resettlement. Paper presented at Workshop on Engendering Resettlement Policies and Programs in India. September 12. New Delhi, India.
- Mishra, Satya. 2009. Presentation on Mumbai Urban Transport. World Bank Gender and Infrastructure Workshop. Washington D.C.
- Molesworth, Kate. 2006. Mobility and Health: the Impact of Transport on Direct and Indirect Determinants of Health Services. International Forum for Rural Transport Development <http://www.ifrtd.org/mobilityandhealth/about/Kate%20Molesworth%20Mobility%20and%20Health%20Paper%20final.pdf> [en anglais et en espagnol]
- Montgomery, B., and Peter Roberts. 2008 Walk Urban, Demand, Constraints, and Measurement of the Urban Pedestrian Environment. Washington, D.C.: World Bank.
- Oomman, Nandine, Elizabeth Lule, Deborah Vazirani, et Ritu Chhabra. 2003. Morocco: Inequalities in Health, Nutrition, and Population. World Bank Health, Nutrition and Population Discussion Paper.
- Peters, Deike. 2002. Gender and Transport in Less Developed Countries. Paper commissioned by United Nations Environment and Development (UNED) Forum for Expert Workshop on Gender Perspectives for the Earth Summit 2002, January 10-12. Berlin: Germany.
2011. Gender and Sustainable Urban Mobility. Thematic Study Prepared for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements. 2010.
- Pulley, Tulin, Shireen Latif, and Ferdousi Sutana Begum. 2003. Making Infrastructure Work For Women in Bangladesh. Asian Development Bank.
- Quadar, M.A. 2011 Enhancing Women's Economic Opportunities in Bangladesh Rural Roads. Presentation at the MDB-Sponsored Regional Workshop to Mainstream Gender Equality in Infrastructure Policies and Projects : Africa Regional Workshop. March 22-24. Addis Ababa.
- Plessis-Fraissard, Maryvonne. 2010. Rural Roads: the Wealth of Nations. International Road Federation Bulletin Special Edition: Rural Transport. Vol. 1:11-13.
- Quisumbing, Agnes. 2003. What Have We Learned From Research on Household Allocation. *In* Household Decisions, Gender, and Development: A Synthesis of Recent Research. Pages 1 à 16. Washington, D.C.: IFPRI.
- Riverson, John, Mika Kunieda, Peter Roberts, Negede Lewi, and Wendy Walker. 2006. An Overview of Women's Transport Issues in Developing Countries: the Challenges of Addressing Gender Issues in Developing Countries: Lessons from World Bank Projects. Transport Review Board Annual Meeting 2006 CD-ROM.

- Salter, David, Mike Shone, Arouny Anne Sakulku, and Rob Pets. 2009. Regional Research Design Workshop for Gender, Poverty, and Mobility Analysis of Roads in the GMS [Greater Mekong SubRegion: the SEACAP Experience in Transport Research and in the GMS with Lessons for New Initiatives in Gender and Transport. Asian Institute of Technology. April 1-3.
- Spitzner, Meike, Frank Weiler, Rahmah Andi et Jeff Turner. 2007. Urban Mobility and Gender: Promoting Regional Transport in the Greater Djakarta Area. KfW Entwicklungsbank Position Paper. August, Frankfurt.
- SubSaharan Africa Transport Policy Program. 2011 Gender and Transport Resource Guide. Prepared by George Banjo, Mari Clarke and Wendy Walker. First edition 2007. Updated in 2011. <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/HTML/Gender-RG/index.html>
- Tran, Phuong Thi Minh, Nguen Thi Hien et Le Ngoc Hung. 2010. Report on the Assessment of the Social Impact and Cost Effectiveness of Rural Road Maintenance with Local Women's Participation and Its Impacts on their Household and Community Livelihoods. Report prepared for the World Bank; Pathways to Development: Empowering Local Women to Build a More Equitable Future in Vietnam. Vietnam Country Office.
- Turner, Jeff. 2003. Integrating Gender into World Bank Financed Transport Projects. Banque mondiale Programme de développement des Nations Unies (PNUD) 2011 International Human Development Indicators Database. <http://hdrstats.undp.org/en/indicators/67106.html>
- van Riet, Marinke. 2008. The Unbalanced Load: Mainstreaming Gender in the New World Bank Transport Business Strategy. Response for IFRTD. May 22. London: IFRTD.
- World Bank
2002. Gender and Rural Transport Initiative: Senegal Country Report.
- 2010a. Mainstreaming Gender in Road Transport: Operational Guidance for World Bank Staff. Transport Sector Board Paper 28 (<http://worldbank.org/responsibletransport>)
- 2010b. Middle East and North Africa Overview: Transport Sector Brief. <http://go.worldbank.org/ENRATVANO>
- 2010c. Gender and Transport in the Middle East and North Africa Region: Case Studies from West Bank and Yemen. Rapport n° 54788-MNA. Service des transports et de l'énergie pour la région Moyen-Orient et Afrique du Nord.
- 2010d. Etude sur le Genre et les Transports au Maroc: le Cas de Casablanca. Rapport n° 61979. Service des transports et de l'énergie pour la région Moyen-Orient et Afrique du Nord.
- 2010e. Gender and Transport in MENA: Case Studies from West Bank Gaza and Yemen. MENA Knowledge and Learning Quick Note Series. No. 21. March.
- 2010f. Checkpoints and Barriers: Searching for Livelihoods in the West Bank and Gaza: Gender Dimensions of Economic Collapse. Report 49699-GZFebruary.
- 2010g. Making Transport Work for Women and Men: Tools for Task Teams. Banque mondiale Social Development Department. <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTSOCIALDEVELOPMENT/0,,contentMDK:22511004~pagePK:148956~piPK:216618~theSitePK:244363,00.html#tools>
- 2011a. Building Capacity to Make Transport Work for Women and Men in Vietnam. East Asia and Pacific Region Social Development Notes: Innovations, Lessons and Best Practices. Préparé par Mme Mari Clarke.

2011b. Gender Issues in MENA: Regional Companion Report for the 2011 World Development Report on Gender.

2011c. Building Capacity to Make Transport Work for Women and Men in Vietnam: Gender and Transport Challenges. East Asia and Pacific Region Social Development Notes: Innovations, Lessons and Best Practice

Zohir, Salma Chaudhuri, Pratma Paul-Majumder, Khurshid Alain and Wajid Hasan Shah. 2008.vGender Analysis for Improving Mobility in Dhaka City. World Bank Office, Dhaka. September.

---

## NOTES EN FIN DE TEXTE

<sup>iii</sup> Les entrevues ont remplacé l'usage des groupes de discussion à Casablanca en raison des retards encourus dans l'obtention des permis requis pour organiser les réunions des groupes de discussion.

<sup>iv</sup> Un *mahram* est l'époux ou tout autre proche masculin de la famille que la femme ne peut épouser (comme son père ou ses frères).

<sup>v</sup> Valeur d'un dollar américain : 206,25 *Rial* yéménite (YR) au moment de l'étude.

<sup>vi</sup> L'étude de la Cisjordanie n'a pas fourni une désagrégation des usages spécifiques des divers transports en commun. L'étude rapportait uniquement les préférences pour certains types de transports en commun; sept pour cent des femmes et six pour cent des hommes préféraient les petits autobus; 42 pour cent des femmes et 61 pour cent des hommes préféraient les grands taxis collectifs; 31 pour cent des femmes et 29 pour cent des hommes préféraient les petits taxis.

<sup>vii</sup> Contrairement aux autres études, les données sur le but du voyage de Casablanca ont été désagrégées en fonction de la distance du foyer familial.

<sup>viii</sup> Un dollar américain équivaut actuellement à 8,73 *Dirhams* marocains (DH). Le rapport ne précise pas la valeur en dollars du DH au moment de l'étude.

<sup>ix</sup> Un dollar américain équivalait à 3,729 *Shekalim* israéliens (NIS) au moment de l'étude.

<sup>x</sup> Les femmes de l'échantillon de Casablanca sont plus susceptibles d'avoir une activité économique nettement plus importante (54 pour cent) que dans les autres villes visées par l'étude - 15 pour cent en Cisjordanie, et sept pour cent dans la périphérie urbaine de Sanaa. Une plus grande proportion de l'échantillon féminin à Casablanca a une formation universitaire (28,1 pour cent) par rapport aux femmes à Sanaa (14 pour cent) et celles de Cisjordanie (huit pour cent) (Banque mondiale 2010d).

<sup>xi</sup> Le coefficient de Gini mesure les inégalités entre les revenus - Mesure dans laquelle la répartition des revenus d'un pays diverge d'une répartition parfaitement égale (PNUD 2011).

<sup>xii</sup> Les données du coefficient de Gini disponibles pour les autres pays de la région MENA : Egypte : 32,1, Yémen : 37,7, Jordanie : 38,8 et Tunisie : 40,8 (PNUD 2011).