Parlement européen
2019-2024

Commission des droits des femmes et de l'égalité des genres

2022/2140(INI)

3.3.2023

PROJET DE RAPPORT

sur des transports européens qui fonctionnent pour les femmes
(2022/2140(INI))

Commission des droits des femmes et de l'égalité des genres

Rapporteure: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Rapporteure pour avis de la commission associée conformément à l'article 57 du règlement intérieur:
Caroline Nagtegaal, commission des transports et du tourisme

PR_INI

SOMMAIRE

Page

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN 3

EXPOSÉ DES MOTIFS 9

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur des transports européens qui fonctionnent pour les femmes
(2022/2140(INI))

Le Parlement européen,

– vu les articles 2 et 3 du traité sur l'Union européenne,

– vu les articles 8, 10, 19 et 157 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

– vu les articles 21 et 23 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,

– vu le programme de développement durable à l'horizon 2030 et les objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies y afférents, en particulier l'ODD 5 ainsi que ses cibles et indicateurs respectifs,

– vu la convention des Nations unies du 18 décembre 1979 sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes,

– vu les directives de l'Union européenne adoptées depuis 1975 concernant divers aspects de l'égalité de traitement entre les hommes et les femmes, dont la directive 79/7/CEE du Conseil du 19 décembre 1978 relative à la mise en œuvre progressive du principe de l'égalité de traitement entre hommes et femmes en matière de sécurité sociale[1], la directive 92/85/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleuses enceintes, accouchées ou allaitantes au travail[2], la directive 2004/113/CE du Conseil du 13 décembre 2004 mettant en œuvre le principe de l'égalité de traitement entre les femmes et les hommes dans l'accès à des biens et services et la fourniture de biens et services[3], la directive 2006/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 relative à la mise en œuvre du principe de l'égalité des chances et de l'égalité de traitement entre hommes et femmes en matière d'emploi et de travail[4], la directive (UE) 2019/1158 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée des parents et des aidants et abrogeant la directive 2010/18/UE du Conseil[5], ainsi que la directive 2010/41/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant l'application du principe de l'égalité de traitement entre hommes et femmes exerçant une activité indépendante, et abrogeant la directive 86/613/CEE du Conseil[6],

[1] JO L 6 du 10.1.1979, p. 24.
[2] JO L 348 du 28.11.1992, p. 1.
[3] JO L 373 du 21.12.2004, p. 37.
[4] JO L 204 du 26.7.2006, p. 23.
[5] JO L 188 du 12.7.2019, p. 79.
[6] JO L 180 du 15.7.2010, p. 1.

– vu la communication de la Commission du 17 juin 2009 intitulée «Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie» (COM(2009)0279),

– vu la communication de la Commission du 5 mars 2020 intitulée «Une Union de l'égalité: stratégie en faveur de l'égalité entre les hommes et les femmes 2020-2025» (COM(2020)0152),

– vu la communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» (COM(2020)0789),

– vu la communication de la Commission du 14 juillet 2021 intitulée «"Ajustement à l'objectif 55": atteindre l'objectif climatique de l'UE à l'horizon 2030 sur la voie de la neutralité climatique» (COM(2021)0550),

– vu la communication de la Commission du 14 décembre 2021 intitulée «Le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine» (COM(2021)0811),

– vu le règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) nº 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes[7],

– vu sa résolution du 21 janvier 2021 sur la perspective de genre pendant la crise de la COVID-19 et la période de l'après-crise[8],

– vu sa résolution du 21 janvier 2021 sur la stratégie de l'Union européenne en faveur de l'égalité entre les hommes et les femmes[9],

– vu sa résolution du 6 octobre 2021 sur le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Recommandations pour les prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»[10],

– vu l'indice d'égalité de genre 2022 de l'Institut européen pour l'égalité entre les hommes et les femmes (EIGE),

– vu l'étude du département thématique des droits des citoyens et des affaires constitutionnelles de sa direction générale des politiques internes de l'Union, du 16 décembre 2021, intitulée «Les femmes et les transports»,

– vu le rapport de la Commission du 14 septembre 2022 intitulé «Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers – Final report»,

[7] JO L 249 du 31.7.2020, p. 1.
[8] JO C 456 du 10.11.2021, p. 191.
[9] JO C 456 du 10.11.2021, p. 208.
[10] JO C 132 du 24.3.2022, p. 45.

– vu l’article 54 de son règlement intérieur,

– vu l’avis de la commission des transports et du tourisme,

– vu le rapport de la commission des droits des femmes et de l’égalité des genres,

A. considérant que l’égalité entre les hommes et les femmes est une valeur fondamentale de l’Union et qu’elle doit être intégrée dans l’ensemble des domaines d’action de l’Union; que le droit à l’égalité de traitement et à la non-discrimination est un droit fondamental inscrit dans les traités et dans la charte des droits fondamentaux de l’Union européenne;

B. considérant que les recherches menées dans l’ensemble des États membres montrent que la violence fondée sur le genre dans les espaces et les transports publics est un problème grandissant;

C. considérant que des politiques des transports mal conçues peuvent exacerber la pauvreté et l’exclusion sociale existantes; qu’il manque toujours de données ventilées par sexe et d’analyses par sexe sur les transports, ce qui entrave l’application de politiques des transports bien ciblées pour les individus et les familles dans toute leur diversité;

D. considérant que l’adoption d’une stratégie de planification urbaine tenant compte de la dimension de genre est essentielle pour améliorer la qualité de vie des femmes;

E. considérant que l’utilisation qui est faite des transports varie selon le sexe, ainsi que d’autres facteurs, sur les plans de la complexité, de la fréquence, du mode, de la durée, de la finalité, du coût, de la sécurité et de la sûreté;

F. considérant que la compréhension des modèles de transport et de la mobilité est essentielle à l’élaboration de politiques des transports tenant compte de la dimension de genre, afin que les utilisatrices des transports puissent partager des moyens de transport sûrs, accessibles, fiables, durables et non discriminatoires;

G. considérant que les femmes sont plus nombreuses que les hommes à utiliser des modes de transport plus durables et qu’elles enchaînent souvent les parcours;

H. considérant que les besoins spécifiques des femmes devraient être pris en compte dans le cadre de l’adoption bienvenue de nouvelles technologies de véhicules et d’automatisation;

I. considérant que les transports durables nécessitent un accès égal aux infrastructures, grâce à des mesures permettant une meilleure mobilité pour tous et la même qualité de service dans les zones urbaines et rurales;

J. considérant que les véhicules, ainsi que les dispositifs de sécurité, sont souvent conçus en prenant comme référence une constitution physique plus large, typiquement masculine, et que, partant, l’efficacité des produits est moindre pour les personnes de plus petite taille;

K. considérant que lorsque les infrastructures de transport sont établies dans un environnement bien conçu, contrôlé et sûr, la sécurité réelle, mais aussi la sécurité perçue, s'en trouvent améliorées[11];

L. considérant que les obstacles à la mobilité entravent l'accès des femmes à l'emploi et aux services essentiels, tels que la santé et l'éducation, et compromettent leur propre accumulation de capital humain et celle de leurs enfants;

M. considérant que les femmes sont sous-représentées à tous les niveaux des emplois dans le secteur des transports; que la sous-représentation dans la prise de décision, la planification et la recherche renforce les lacunes d'intégration de la dimension de genre dans les transports;

N. considérant que l'environnement de travail dans le secteur des transports ne tient pas compte des besoins spécifiques des femmes, ce qui a des implications plus larges pour la sécurité des femmes;

O. considérant que les entreprises de transport sont confrontées à d'importants problèmes de recrutement; que l'emploi des femmes pourrait remédier à la pénurie de personnel dans le secteur des transports[12];

P. considérant qu'il importe de promouvoir et de préserver une mobilité efficace et abordable dans les zones rurales; que la connectivité au sein des zones rurales n'est pas suffisamment développée;

Q. considérant que les femmes vivant dans les zones rurales rencontrent des obstacles à l'obtention d'une aide lorsqu'elles sont victimes de violences sexistes;

1. réaffirme l'engagement de l'Union à parvenir à l'égalité entre les hommes et les femmes dans les transports, tout en prenant acte des progrès accomplis jusqu'à présent; souligne que des mesures concrètes sont nécessaires pour améliorer la sécurité, l'accès à la mobilité et les possibilités d'emploi;

2. souligne que l'intégration de la dimension de genre dans les transports a des effets positifs à tous les niveaux, y compris l'inclusion sociale et les perspectives d'emploi; souligne l'importance de l'intégration de la dimension de genre dans les transports pour l'accomplissement des transitions écologique et numérique;

3. rappelle que les stéréotypes et les préjugés sexistes entraînent l'exclusion des femmes des activités économiques et sociales, ce qui occasionne un manque d'efficacité et un gaspillage accru de ressources humaines; estime qu'il est nécessaire de disposer de ressources pour veiller à ce que les femmes soient représentées dans la recherche et la prise de décision dans le domaine des transports;

---

[11] Forum international des transports, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority*, Éditions de l'OCDE, Paris, 2018.

[12] Commission européenne, direction générale de la mobilité et des transports, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report*, Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg, 2021.

4. déplore le manque de données normalisées ventilées par sexe sur les transports et d'analyses par sexe dans tous les modes de transport; se félicite, à cet égard, que «l'énergie et les transports» soit l'axe thématique de l'édition 2023 de l'indice d'égalité de genre de l'EIGE;

5. met en avant la capacité de l'intelligence artificielle (IA) à agréger des ensembles de données anonymisées sur l'utilisation des transports publics;

6. se félicite du lancement de la nouvelle initiative de la Commission sur le réseau des ambassadeurs de la diversité dans les transports, dont le but est de promouvoir la diversité, l'égalité et l'inclusion dans le secteur des transports de l'Union;

7. demande que les essais de performance en matière de sécurité et les essais de choc intègrent des modèles féminins biofidèles; souligne que l'IA doit nous permettre de mieux comprendre comment la physique humaine, dans toute sa diversité, réagit différemment dans les situations d'urgence;

Comprendre la mobilité des femmes et l'équité dans les transports

8. souligne la diversité des attentes, des habitudes de déplacement, des besoins et des vécus des femmes en tant qu'usagères des transports; demande que les besoins des femmes soient pleinement pris en compte dans la législation concernée dans le domaine des transports;

Services de mobilité inclusive et infrastructures adéquates

9. appelle de ses vœux l'intégration d'options de transport durables dans la vie quotidienne des femmes, afin que des déplacements multimodaux confortables, sûrs et sans stress soient possibles;

10. invite les États membres à veiller à ce que les infrastructures routières, notamment lors de leur rénovation, tiennent pleinement compte de la continuité et de l'accessibilité des connexions durables pour les piétons;

Assurer la sûreté et la sécurité des femmes dans les environnements de transport

11. demande que l'accent soit davantage mis sur la sécurité dans la mobilité urbaine, par exemple un éclairage public adéquat et durable, afin d'éviter les situations dans lesquelles les femmes doivent passer par des endroits sombres et sinistres lorsqu'elles se rendent au travail ou en reviennent; demande en outre que la conception intégrée des transports tienne compte du «dernier kilomètre», en particulier en dehors des heures de pointe;

12. souligne l'importance de la législation sur l'IA[13] pour aider les services répressifs à lutter contre la criminalité dans les systèmes de transport public et à réduire le harcèlement à l'encontre des usagers des transports féminins et LGBTQI+;

[13] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle (législation sur l'intelligence artificielle) et modifiant certains actes législatifs de l'Union (COM(2021)0206).

13. relève que les femmes jouent un rôle déterminant dans la définition des choix de mobilité des familles et que leur vécu négatif de l'utilisation des transports durables peut avoir un effet dissuasif;

14. met en exergue les difficultés rencontrées par les femmes dans les zones rurales où les transports publics sont relativement sous-développés, alors que ces femmes ont souvent des fonctions d'aidantes; souligne que les mesures visant à promouvoir les transports durables ne sauraient exclure les groupes vulnérables, les femmes ou les personnes vivant dans les zones rurales;

Les femmes et l'emploi

15. souligne que les travailleuses du secteur des transports à tous les niveaux sont confrontées à des obstacles tels que les préjugés sexistes ainsi qu'à un manque d'installations ou à des infrastructures inadaptées, conditions propices au harcèlement et à la violence; fait observer, par conséquent, qu'il est difficile d'attirer et de maintenir des femmes dans les emplois du secteur des transports;

Renforcer la position des femmes dans le secteur des transports

16. souligne que le manque de femmes dans le secteur des transports doit également être considéré comme une occasion propice d'agir; invite la Commission, les États membres et les parties prenantes à prendre des mesures proactives pour renforcer l'employabilité et la compétitivité des femmes dans ce secteur;

Informer et encourager les changements de comportement

17. engage les États membres à lutter contre la segmentation du marché du travail dans les secteurs des transports et des sciences, de la technologie, de l'ingénierie et des mathématiques; relève que la promotion de l'esprit d'entreprise chez les filles dès le plus jeune âge pourrait déconstruire les stéréotypes éducatifs existants et faire en sorte que davantage de femmes intègrent les secteurs de la logistique, de l'ingénierie et des transports;

18. insiste sur la nécessité de campagnes et d'actions sur les médias sociaux pour enraciner une culture de tolérance zéro à l'égard du harcèlement et des environnements de travail délétères;

19. souligne que la numérisation et les nouveaux modèles de transport peuvent offrir aux femmes des environnements de travail de meilleure qualité, plus sûrs et plus accessibles;

°

° °

20. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

EXPOSÉ DES MOTIFS

La mobilité et les transports sont des sujets importants pour tous les citoyens de notre Union, et ils évoluent constamment et se modernisent avec le temps. Le défi de loin le plus important auquel est confronté le secteur des transports est la nécessité de réduire considérablement les émissions et de devenir toujours plus durable. Les mesures adoptées pour parvenir à un système de transport neutre en carbone auront une incidence considérable tant sur les usagers que sur les passagers, ainsi que sur les personnes travaillant dans le secteur. Elles offriront certainement aux citoyens de vastes possibilités d'amélioration de la qualité de vie ainsi que des perspectives d'emploi inédites et enthousiasmantes, tout en rapprochant plus que jamais auparavant les nouveaux produits et services des Européens. Toutefois, il nous incombe dans le même temps à tous de saisir les enjeux à venir: un nouvel élan sera donné à la société pour qu'elle choisisse des moyens de transport plus durables, ce qui pourrait entraîner une plus grande pauvreté en matière de transport et entraîner l'exclusion de certains groupes.

La rapporteure estime néanmoins que cela ne doit pas forcément être le cas. Il va sans dire que cette évolution enthousiasmante de nos systèmes de transport en mobilité verte, abordable et durable ne saurait laisser personne de côté. Pourtant, trop nombreux demeurent les exemples d'inégalités et de déficiences dans les transports, tant pour les usagers des transports que pour les travailleurs.

Le présent rapport vise à mettre en lumière les situations difficiles que vivent souvent les femmes dans les transports, en accordant une attention particulière aux femmes qui exercent la majorité des tâches d'aidantes et qui ont des habitudes de déplacement différentes de celles des hommes. C'est l'un des fléaux de notre époque que les femmes sont davantage victimes de discrimination sur leur lieu de travail et que le secteur des transports ne soit pas toujours un lieu d'emploi exemplaire. Le rapport analyse également la situation d'autres groupes vulnérables, qui sont mis sur le côté et voient leurs besoins négligés depuis bien trop longtemps. Il tente de trouver des moyens d'améliorer la situation actuelle dans le secteur tout en veillant à ce que les avantages de la transition écologique profitent à tous.

Premièrement, afin de mieux comprendre et d'analyser ce qui est nécessaire pour que les transports dans l'Union fonctionnent pour les femmes, il y a lieu de disposer de données ventilées par sexe et d'analyses selon le genre dans les transports. Cela permettra d'améliorer la conception des mesures, de la législation, des programmes et des actions concernés qui intègrent les besoins et les préoccupations des femmes dans toute leur diversité, ainsi que de développer des données ouvertes pour soutenir l'innovation dans le domaine des transports.

En outre, il convient de mettre davantage l'accent sur la sécurité des passagers dans les transports collectifs, ce qui, sur les plans des genres et de la mobilité, a plusieurs implications de grande ampleur. En tant qu'usagères des transports collectifs, les femmes sont victimes d'un phénomène inquiétant de harcèlement sexuel et de différents types d'agressions. Il leur est extrêmement difficile d'effectuer les trajets entre le domicile et le lieu de travail, de transporter des sacs à provisions et de conduire des poussettes tout en gardant un œil sur les enfants.

Par ailleurs, lors de la conception de voitures et d'autres véhicules de transport, la physiologie des femmes a tendance à ne pas être prise en compte, ce qui signifie qu'elles sont moins protégées que les hommes lorsqu'elles sont impliquées dans un accident.

Un autre problème majeur est la pauvreté et l'exclusion en matière de transports, en particulier dans les zones rurales et les régions ultrapériphériques. Le choix du mode de transport des femmes est plus restreint que celui des hommes. En outre, lorsqu'il est question de décarboner les transports, il faut s'abstenir de priver totalement les citoyens de leur voiture, en particulier en l'absence de liaisons de transport durables, abordables, sûres et fréquentes.

En ce qui concerne l'emploi, le secteur des transports n'est pas encore assez attrayant pour les femmes, une attention insuffisante étant portée aux questions de sécurité des femmes et d'accessibilité d'infrastructures adéquates. Les cas inacceptables de harcèlement sexuel, de persécution, d'intimidation et de violence sont beaucoup trop répandus et généralisés dans le secteur. En outre, en raison d'un manque d'informations sur les perspectives de carrière et d'exposition à de telles perspectives, les femmes continuent d'être sous-représentées dans les métiers des transports. À cet égard, il est recommandé de renforcer les mesures d'incitation et d'éducation précoce pour les filles qui seraient de nature à encourager les femmes à embrasser une carrière dans les STIM. Le rapport cherche également à trouver des solutions et des moyens d'accroître l'intérêt des femmes pour les transports et la logistique et de les faire participer davantage à ces secteurs.

Par conséquent, faire en sorte que notre système de transport soit réellement résilient face aux crises futures et qu'il fonctionne pour les femmes et les groupes vulnérables doit être un objectif prioritaire de la politique des transports de l'Union à l'avenir, qui sera essentiel à la croissance et à la viabilité à long terme du secteur. Si ce système fonctionne pour les femmes, il fonctionnera pour tous – il n'y a pas de temps à perdre lorsqu'il s'agit de tirer parti de toutes les évolutions enthousiasmantes que les transports peuvent offrir dans les domaines de la technologie et des emplois compétitifs, sûrs et résilients.