



Webinaire :

L'impact de COVID-19 sur les femmes dans les transports

15 mai 2020





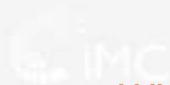
Bienvenue

- Contexte:
 - Quelles sont les différences entre les sexes dans la façon dont COVID-19 influe sur le secteur des transports ?
 - Comment construire un secteur des transports équitable et inclusif dans la relance COVID-19 ?
 - Qui devrait être impliqué dans la relance et comment ?
- Calendrier des webinaires
- Questions diverses



Introduction au programme HVT

- Objectif du programme HVT
- Activités récentes et perspectives
- Appel à une réponse coordonnée



www.transport-links.com



[transport_links](https://twitter.com/transport_links)





Efforts de l'équipe d'intervention COVID-19 de PIARC



Christos S. Xenophontos

CT 1.1 Président

L'IMPACT DU COVID-19 SUR LES FEMMES DANS LES TRANSPORTS

15 mai 2020

Agenda

- **Brève introduction à PIARC - Qu'est-ce que PIARC**
- **Réponse PIARC COVID-19**
 - **Équipe d'intervention COVID-19 de PIARC**
 - **Problèmes rencontrés par les exploitants et les administrations routières**
 - **Produits développés et approche**
 - **Note de synthèse**
- **Prochaines étapes**
- **Présentation du CT 1.1 GT 3**

Introduction

Qu'est-ce que PIARC ?



Qu'est-ce que PIARC ?

- **PIARC** est le nouveau nom de l'**Association mondiale de la Route**
- Nous avons été fondés en 1909 en tant qu'association à but **non lucratif et apolitique**
- Notre objectif est d'organiser l'échange de connaissances sur toutes les questions liées aux routes et au transport routier

Les quatre missions clés de PIARC

- Être un **forum international de premier plan pour l'analyse et la discussion** de tout l'éventail des questions de transport liées aux routes et au transport routier ;
- Identifier, développer et diffuser les **meilleures pratiques** et **donner un meilleur accès aux informations internationales** ;
- Prendre pleinement en compte dans ses activités les besoins des **pays en développement et des pays en transition** ;
- Concevoir, produire et promouvoir des **outils efficaces pour la prise de décision** sur les questions liées aux routes et aux transports connexes.
- L'Association mobilise l'expertise de ses membres
- Par des opérations guidées par un **plan stratégique de 4 ans**

Réponse de PIARC au COVID-19

Problèmes rencontrés par les administrations des routes et des transports



Équipe d'intervention COVID-19 de PIARC



Résumé des termes de référence

- Explorer le partage rapide des connaissances et des pratiques entre les membres de PIARC en ce qui concerne COVID-19 et la crise socio-économique qui y est associée
- Proposer et mettre en œuvre des actions à court terme pour soutenir les membres de PIARC et les professionnels du transport dans l'atténuation et la réponse
- Suivre l'évolution de COVID-19 dans le temps et donner des conseils sur les mesures à prendre par PIARC et d'autres organismes pendant la crise et la reprise
- Donner des conseils sur les implications à moyen et long terme de la COVID-19 sur le secteur des routes et des transports et sur la manière de les aborder et de les étudier

Actuellement établie jusqu'au 1er décembre 2020, prorogable si nécessaire

Membres actuels

- Patrick Mallejacq, Secrétaire général, PIARC (Président) (FR)
- Christos Xenophontos, Rhode Island DOT, Président du CT 1.1 (USA)
- José Manuel Blanco Segarra, Ministerio de Transportes, Movilidad Y Agenda Urbana, CT 1.1 Secrétaire espagnol (ES)
- Jonathan Spear, Atkins Acuity, chef du groupe de travail 2 du CT 1.1 (EAU/Royaume-Uni)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Présidente du CT 2.4 (IT)
- Yukio Adachi, Hanshin Expressway Engineering Co, Président du CT 1.5 (JP)
- Saverio Palchetti, ANAS S.p.A., GE 3.1 Président (IT)
- Caroline Evans, Arcadis Australia Pacific, Présidente du CT 1.4 (AU)
- Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd, CT 2.3 Président (CH)
- Andrea Peris, Comité national du Paraguay (PY), Comm. Commission

Pour plus d'informations, contactez info@piarc.org

Concept clé : Se concentrer sur le court terme. Le monde traverse une crise et chaque jour compte.

- Il est urgent que les membres de PIARC partagent leurs connaissances et leurs pratiques actuelles afin de soutenir les réponses à la pandémie en temps quasi réel.
- Ces connaissances et pratiques actuelles ne sont pas encore confirmées comme étant valables ou efficaces, et ce qui fonctionne dans certaines parties du monde peut ne pas être pertinent ailleurs.
- Cependant, l'inspiration peut être trouvée partout, et une bonne idée maintenant pourrait sauver des vies, améliorer la résilience des entreprises et pourrait minimiser la perturbation des services.
- Remarque : parallèlement, PIARC prévoit des actions à moyen et à long terme pour le moment où la pandémie sera gérable et largement maîtrisée.

Les premières questions soulevées par la pandémie de COVID-19

- Question 1 : Garantir la santé et la sécurité des employés
 - Question 2 : Maintien de l'activité et continuité des affaires
 - Question 3 : Impact sur les transports
 - Question 4 : Relations commerciales
 - Question 5 : Relations avec les clients et les parties prenantes ; travail en commun
 - Question 6 : Sûreté
-
- Présentées plus en détail lors des premiers webinaires de PIARC

Produits développés et approche

- Page web spéciale COVID-19 (en accès libre)
- <https://www.piarc.org/fr/Agenda-Actualites-PIARC/Coronavirus-PIARC-et-Covid-19>
- Identification des rapports pertinents de PIARC
- Webinaires internationaux
 - 13 au total (8 en anglais, 3 en espagnol et 2 en français)
 - D'autres sont à venir
 - Enregistrements et PDF des présentations accessibles via la page web spéciale COVID-19
- Note de synthèse

Prochaines étapes

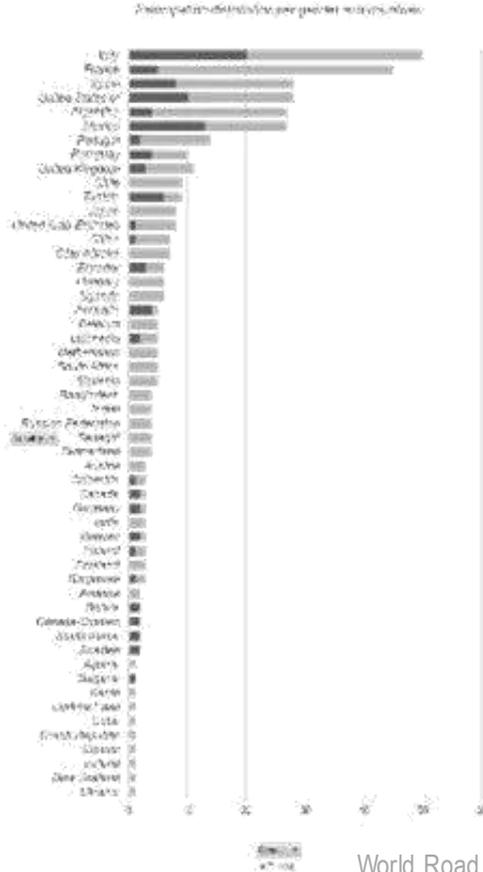
- Nous publions les enregistrements vidéo et les présentations de nos webinaires
- D'autres webinaires de PIARC sont prévus, en anglais, espagnol et français
- Nous publions des "Notes" avec les résultats de ces webinaires
- Recueil d'informations utiles pour planifier les futures offres grâce à deux sondages ouverts
 - Pour identifier les sujets de préoccupation :
<https://forms.gle/cgi8WCeQYykCeNFQA>
 - Pour identifier les acteurs qui souhaitent partager leurs pratiques :
<https://forms.gle/8sPYw3qhZoySQueJ9>

Décharge de responsabilité

Comme le temps presse, les connaissances et les pratiques qui seront partagées n'auront probablement pas été officiellement approuvées par les autorités officielles de chaque pays.

"Les idées et les exemples partagés ici ne sont donnés qu'à titre d'illustration. Ils ne représentent pas nécessairement les politiques officielles. Les idées présentées feront l'objet d'une évaluation plus approfondie et seront utilisées en temps utile pour formuler des recommandations sur la politique et la pratique. Bien que le plus grand soin ait été apporté à la préparation de ce matériel, aucune responsabilité n'est acceptée pour tout dommage qui pourrait être causé".

Pays couverts du 25 mars au 30 avril 2020



Participation distribution per gender



- Près d'une participation sur quatre est le fait d'une femme dans les transports
- Sur un total de 197 participants, seuls 54 sont des femmes
- Les 5 premiers pays à forte participation des femmes sont : l'Italie, la France, l'Espagne, les États-Unis et l'Argentine.

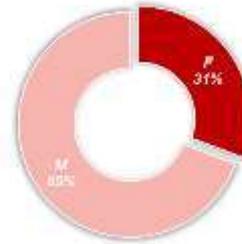
Total # 403

Participation distribution per gender - English Conferences



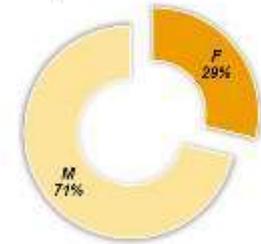
Total # 240

Participation distribution per gender - French Conferences



Total n° 62

Participation distribution per gender - Spanish Conferences



Total n° 101



Merci de votre attention !



Christos S. Xenophontos

CT 1.1 Président

christos.xenophontos@dot.ri.gov

World Road Association (PIARC)
Grande Arche – Paroi Sud – 5^e étage
92055 – La Défense Cedex – France



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org





Groupe de travail 3 - Organisation du personnel et des ressources humaines

Anna Wildt-Persson

Comité technique A 1. PIARC Performance des administrations des transports (co-leader du groupe de travail)

Suède

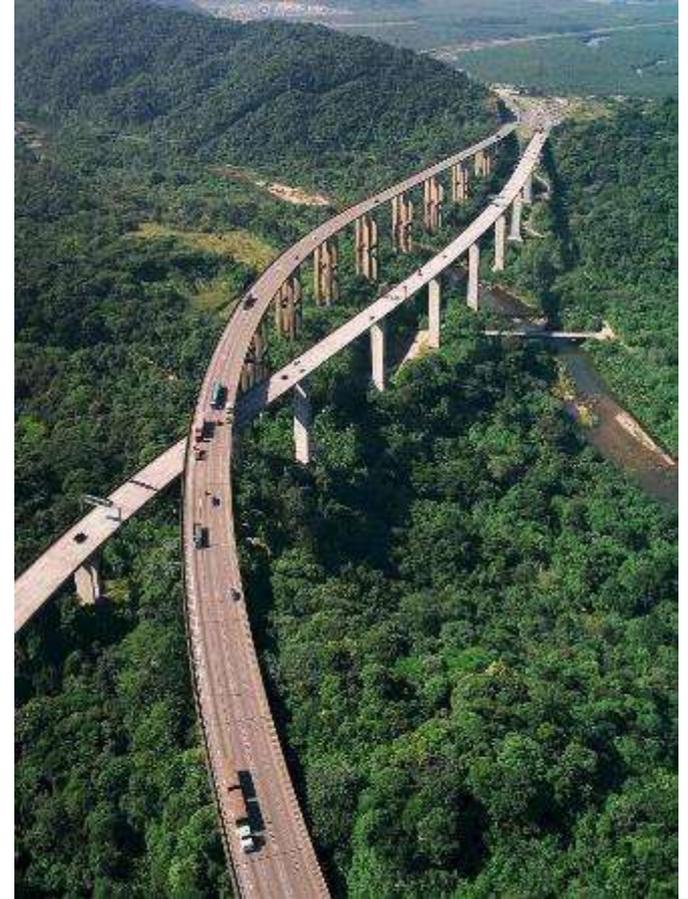
Mai 2020



TRAFIKVERKET
SWEDISH TRANSPORT ADMINISTRATION

Points clés

- Comité technique PIARC 1.1 Groupe de travail 3 : Organisation du personnel et des ressources humaines
- Un exemple - la Suède : Politique d'égalité des sexes, indicateurs clés de performance ("KPI") pour promouvoir l'égalité dans une organisation et Covid-19.
- Contribution à nos travaux au sein du groupe de travail 3 - aidez-nous à définir les questions clés à aborder !



CT 1.1 Performance des administrations des transports

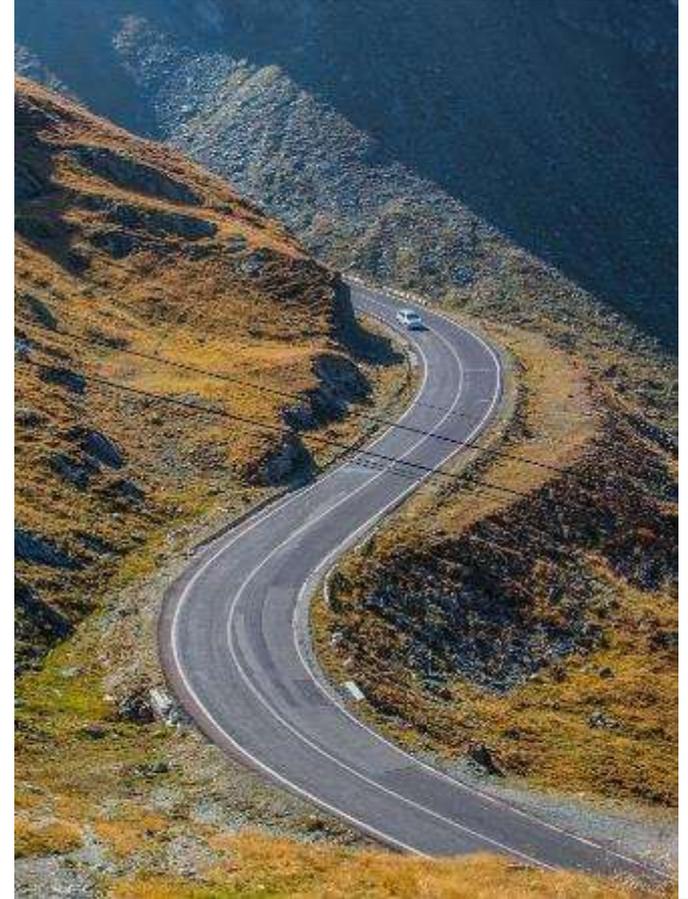


Groupes de travail et questions :

- GT 1 : Comprendre comment les administrations des routes et des transports mesurent l'efficacité et l'efficacité de l'expérience client et de la création de valeur publique
- GT 2 : Le rôle des agences de transport dans l'élaboration de modèles de technologies et de services perturbateurs
- **GT 3 : Organisation du personnel et des ressources humaines**

Groupe de travail 3 : Objectifs

- Questions organisationnelles du personnel et **approches efficaces pour définir et promouvoir la diversité et l'équité des chances des ressources humaines dans les administrations des transports**
- Des approches efficaces pour recruter et retenir de nouveaux talents dans les administrations des transports



Congrès mondial de la Route de PIARC en Abou Dhabi Octobre 2019

Séance de prospective 7

Le transport n'est pas neutre sur le plan du genre : De l'accroissement de la mobilité à l'amélioration de l'emploi

L'emploi des femmes dans le secteur routier : l'importance de la diversité



Groupe de travail 3 : Stratégies

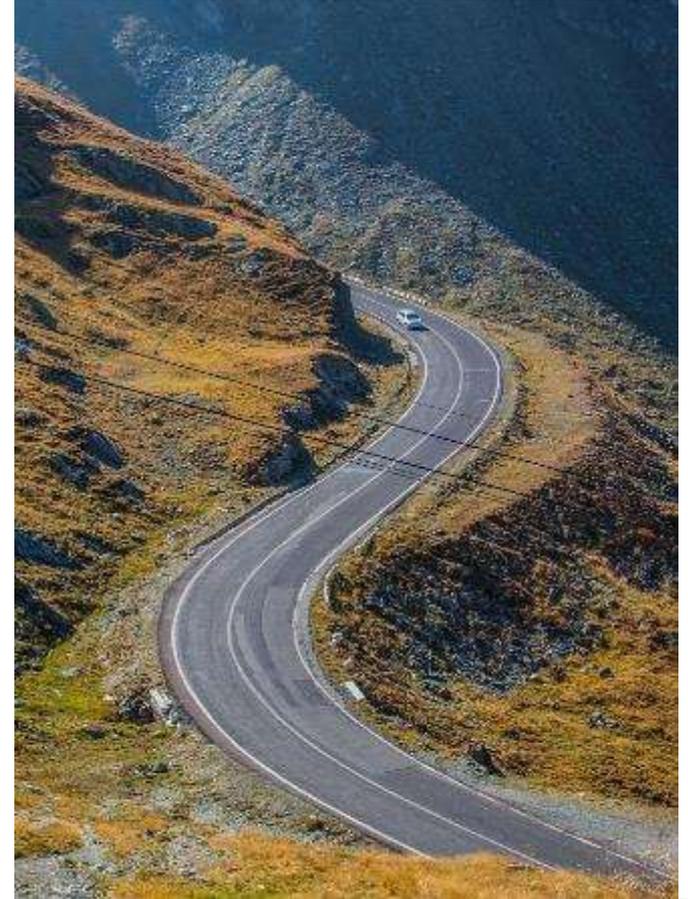


Enquête sur la façon dont les administrations des transports :

- définissent les compétences clés, ainsi que la manière de les recruter et de les conserver
- définissent les défis concernant l'offre de compétences dans les administrations des transports (par exemple, manque d'égalité, d'équité et de diversité, secteur peu attrayant, lacunes du système éducatif, etc.)
- promeuvent la diversité et l'équité (par exemple le sexe, l'âge, la race/l'ethnicité, la religion et les handicaps physiques et mentaux, etc.) avec quelles mesures et stratégies

Méthodes et produits livrables

- Tables rondes (2020) 2021-2022
- Enquête 2020
- Rapport 2022



La politique suédoise en matière d'égalité des sexes se traduit dans le secteur des transports

- ✓ **Partage égal du pouvoir et de l'influence** - égalité des chances pour influencer la prise de décision dans la planification et la mise en œuvre des transports
- ✓ **Égalité économique et égalité d'éducation** - égalité des chances en matière d'options d'études et de travail rémunéré, donnant une indépendance économique
- ✓ **Répartition égale des tâches ménagères non rémunérées et de la fourniture de soins** - contribution à l'égalité des chances de se rendre au travail, aux études et aux soins de santé, et à l'égalité des conditions de partage des tâches ménagères non rémunérées
- ✓ **La violence des hommes à l'égard des femmes doit cesser** - un système de transport sûr et sécurisé

Les "KPI" comme stratégie de promotion de l'égalité dans l'administration suédoise des transports

KPI	Bilan de santé de l'administration suédoise des transports
	Les équipes de direction sont égales entre hommes et femmes
	Groupes de pilotage Investissements
	Groupes de pilotage Entretien / Maintenance
	Groupes de pilotage Gestion du trafic
	Groupes de pilotage Planification des transports
	Président des groupes de pilotage
	Autres groupes consultatifs
	Professions libérales
	Conseils de portefeuille R&I
	Recrutement total 2018



Quelques exemples d'impacts à court terme de Covid-19 (en ce qui concerne le genre et les femmes dans la population active) en Suède

- Une demande de transport de passagers fortement réduite -> La croissance du trafic a été temporairement interrompue. Forte incidence sur les transports publics dans les villes, le trafic de passagers par rail, voiture particulière, taxi, bus, etc.
- Impact important à court terme sur les modes de déplacement - trajets domicile-travail, voyages/missions d'affaires, voyages de loisirs, autres déplacements (achats, services, etc.) en voiture, en bus, en transports publics, trafic de passagers par mer et par air
- Augmentation du travail à domicile/du télétravail pour les professions de bureau dans le secteur des services -> impact sur les déplacements domicile-travail, peut-être principalement dans les villes et les centres régionaux ?
- Forte augmentation du chômage dans certains secteurs (hôtellerie et restauration, tourisme, services aux personnes, biens durables), malgré les mesures de relance.
- Signes de ralentissement du taux d'innovation en raison de la réduction du budget de R&D, du licenciement de la main-d'œuvre, etc.

Quels sont les impacts à long terme et les effets durables ?

Contribution au groupe de travail 3 de PIARC *Organisation du personnel et des ressources humaines sur le genre et le Covid-19*

Aidez-nous à définir les thèmes clés à aborder !

- Comment les femmes sont-elles affectées en tant qu'employées dans le secteur des transports et dans les administrations des transports (effets à long terme) ?
- Comment la "nouvelle situation normale" de travail (télétravail, réunions numériques, etc.) influence-t-elle l'égalité des sexes ?
- Les défis auxquels sont confrontées les administrations des transports pour attirer les femmes ont-ils changé en raison du Covid-19 ? Si oui, comment ?
- Quelles nouvelles stratégies les administrations des transports peuvent-elles adopter pour relever ces défis ?
- ?.....



Merci de votre attention !



Anna Wildt-Persson

Administration suédoise des transports

anna.wildt-persson@trafikverket.se

Comité technique de PIARC 1.1.

Performance des administrations des transports

World Road Association (PIARC)
Grande Arche – Paroi Sud – 5^e étage
92055 – La Défense Cedex – France



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org





La mobilité et le transport des femmes dans trois villes africaines depuis le début de COVID-19

Gina Porter - Université de Durham



Transport, femmes et COVID-19

Le transport est au cœur de la crise COVID-19 [Appel à l'action de HVT]

Le transport est un élément clé qui permet aux femmes d'accéder à des opportunités telles que les services de santé, l'éducation, l'emploi ou la participation à la politique et aux activités sociales. Par conséquent, des interventions de transport sûres, fiables et durables peuvent avoir un vrai impact pour améliorer l'éducation, la productivité et la santé des femmes et promouvoir l'égalité des sexes... Les besoins fondamentaux de mobilité des femmes et des hommes sont différents..... UNHabitat 2015 [Pertinence de chaque SDG en matière de transport]

,

Étude de recherche-action multidisciplinaire : Abuja, Tunis, Le Cap

Contexte de la recherche : le transport et les voyages en Afrique, un domaine très sensible aux questions de genre

Objectif : Aider les **jeunes femmes défavorisées vivant dans les périphéries urbaines** à améliorer leurs compétences en matière de transport et, partant, leurs possibilités d'emploi :

- En tant qu'**utilisateurs** de transport
- En tant que **travailleurs du secteur des transports**

La clé de l'approche collaborative :

Formation initiale des pairs chercheurs de la communauté

Partenariats informels : Groupes consultatifs par pays

<https://transportandyouthemploymentin africa.com>



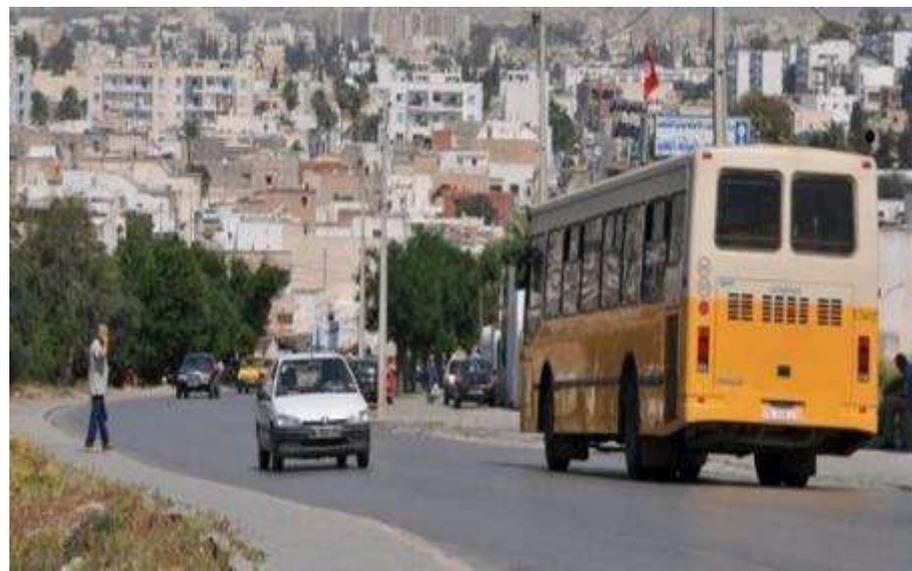
Lieux d'étude, Le Cap



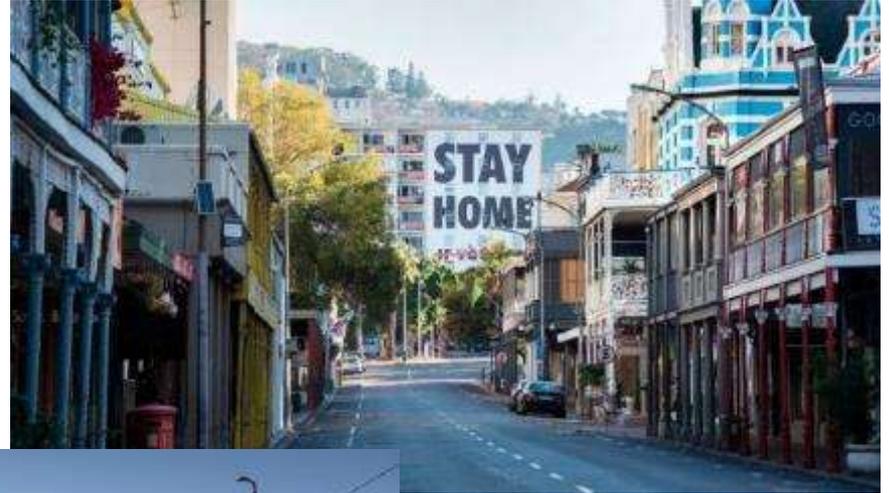
Lieux d'étude, Abuja



Lieux d'études, Tunis



Le confinement a met fin au travail de terrain, mi-mars 2020



Les femmes dans les zones à faible revenu, avant confinement

- Cultures patriarcales + insuffisance des transports - toutes les villes
- L'emploi dans le transport est dominé par les hommes
- Les femmes sont concentrées dans les emplois les moins bien payés du secteur des transports - vendeurs de billets, porteurs, nettoyeurs - peu de chauffeurs de taxi, mécaniciens, etc.
- L'attitude des hommes envers les femmes façonne l'"atmosphère" du voyage
- Poussée, vol, harcèlement verbal et sexuel généralisé dans les transports publics et les gares
- Les quartiers les plus pauvres sont mal desservis, surtout la nuit
- Les femmes craignent fortement d'être attaquées/volées + mauvais éclairage de nuit. Si vous marchez, formez des groupes pour la sécurité

Quelques questions de recherche clés qui se posent actuellement

1. **Quel est l'impact de COVID-19 sur les femmes en tant qu'utilisatrices de transport + en tant que travailleuses du transport ?**
2. **Quelles sont les répercussions sur le bien-être des femmes [accès à la nourriture, aux services de santé, aux moyens de subsistance, etc.]**
3. Comment les expériences des femmes varient-elles selon la classe sociale, la profession, le lieu de résidence, les normes de genre ?
4. En quoi diffèrent-elles de celles des hommes ?
5. Comment la mobilité *virtuelle* des femmes a-t-elle remplacé ou complété la mobilité *physique* [et par rapport aux hommes] ?
6. Quelles sont les répercussions sur les vies futures, après le COVID?
7. Quels sont les principaux enseignements à tirer des scénarios de pandémie à venir ?

Des contextes urbains divers mais des thèmes communs dans les zones à faible revenu et à forte densité :

- Augmentation de la violence domestique fondée sur le genre
- De nombreuses femmes sont encore obligées de se déplacer [de plus en plus à pied en raison de l'augmentation des tarifs de transport et/ou de la réduction des capacités] pour se procurer de la nourriture, de l'eau, des revenus, des soins de santé, des soins
- Certaines femmes qui sortent de chez elles craignent les amendes, la surveillance et l'arrestation, ainsi que la vulnérabilité à la violence policière [Abuja, Le Cap].
- Mettre davantage l'accent sur la mobilité virtuelle [téléphones pour un soutien pratique et émotionnel] ?



Alimentation et approvisionnement en eau en confinement

Les femmes sont généralement les principales pourvoyeuses du ménage, dans les trois villes :

- **La nourriture** : Les contraintes de mobilité (+ coût croissant) affectent l'offre :
 - Les livraisons en gros et au détail dans les villes à partir des zones rurales sont retardées/réduites par la réglementation sur les mouvements de transport
 - Les femmes chefs de famille doivent chercher quotidiennement de la nourriture – pénuries, doivent donc se déplacer plus loin que la normale
- **L'eau** : Là où l'approvisionnement en eau par canalisation est médiocre, les femmes font la queue pour obtenir de l'eau - la forte densité autour des robinets publics et la pénurie d'eau augmentent le risque de maladie



Moyens de subsistance en dehors du secteur des transports

- Le **secteur informel** - où opèrent la plupart des femmes - est durement touché par les contraintes de mobilité et le ralentissement économique
- Les restrictions en matière de confinement et de distanciation sociale ont considérablement réduit les revenus du petit commerce, par exemple ceux des vendeurs dans les stations de taxis et les gares routières du Cap. [expansion du colportage mobile?]
- Le désespoir des moyens de subsistance : les femmes pauvres parcourent de longues distances pour chercher des opportunités de revenus
- **Le stress et la peur émotionnels et économiques** réduisent la santé et le potentiel de travail



Réflexions d'un township du Cap

- Les inégalités entre les villes se sont renforcées à l'époque du COVID. Les femmes doivent se procurer quotidiennement de la nourriture et de l'eau malgré les risques d'infection.
- La peur de la violence en pré-COVID-19 a considérablement influencé les itinéraires et les choix de transport des femmes : les exigences actuelles ont accru la peur
- Les femmes se rendent encore plus tôt dans les centres commerciaux pour éviter les files d'attente pour la nourriture - le danger d'attaque augmente lorsque les rues sont calmes
- Les femmes portent beaucoup plus souvent des masques que les hommes dans les transports publics + plus soucieuses de respecter les règles de déplacement dans les transports publics
- La dépendance à l'égard des taxis informels [amaphela] se poursuit - les chauffeurs d'amaphela en particulier ignoreraient souvent la règle des 70% de passagers - les femmes observent cela mais **ont peur d'exprimer leurs préoccupations**

Premières réflexions de Tunis

~J'avais peur du virus, surtout quand je prenais le bus [pour aller au travail]. Avant, je me sentais mal à cause du harcèlement, mais maintenant le virus est plus menaçant que le harcèlement.

Quand quelqu'un a légèrement touché ma main, je me suis sentie morte et j'ai pleuré sans raison. J'ai commencé à utiliser un taxi collectif ou un taxi privé parce qu'ils sont plus sûrs que le bus..."

[Fatma, femme d'une vingtaine d'années, Tunis, 27.3.20]



Moyens de subsistance dans le secteur des transports

- Peu de femmes sont employées, principalement dans des emplois précaires et mal payés - la précarité de l'emploi est encore plus grande aujourd'hui
- Les femmes travaillent toujours là où elles peuvent pour subvenir aux besoins de la famille, mais elles sont désormais contraintes par l'augmentation massive de la charge de travail du ménage [se procurer de la nourriture, s'occuper des malades, s'occuper des enfants, etc.]
- Peur de contracter une maladie - stress émotionnel élevé
- Contraintes de la réglementation des transports COVID-19 et augmentation des coûts d'exploitation - la distanciation sociale exige une réduction des nombres de passagers, des pots-de-vin aux autorités, des préoccupations concernant les importations de pièces détachées en provenance de Chine...

Réflexions d'un township du Cap

- **La conduite des transports scolaires** est un créneau clé pour certaines femmes - la fermeture des écoles a eu un impact important sur leur activité de minibus-taxis - et aucune certitude quant à la date de reprise des cours
- Un **chauffeur de bus** a évoqué la mort de certains de ses collègues de COVID-19 : "Elle a peur d'aller travailler mais elle n'a pas le choix car elle est une "travailleuse essentielle" et elle a besoin d'argent".



Scénarios post-COVID dans les quartiers défavorisés

- La réduction des revenus et l'augmentation des tarifs de transport frapperont plus durement les femmes - une nouvelle réduction de l'utilisation des transports motorisés ?
- Les contraintes en cascade qui s'exercent sur la recherche d'emploi des femmes, l'accès à l'éducation/la formation, l'emploi, les soins de santé, l'alimentation ?
- Baisse de la sécurité de l'emploi dans le secteur informel des transports pour les femmes à mesure que la concurrence s'intensifie [+difficultés d'un soutien financier public efficace] ? De meilleures perspectives dans le secteur formel ?
- La surveillance numérique pourrait-elle devenir un élément standard du contrôle de la mobilité ?
- Un effort concerté pour accroître la participation des femmes est essentiel, par exemple un soutien à la microfinance/une formation à la gestion financière ?

Nos équipes de recherche

6 jeunes femmes Chercheurs communautaires pairs par ville

Nigeria : Fatima Adamu, Plangsat Bitrus Dayil, Hadiza Ahmed, Mshelia Joseph Yahaya [Universités de Sokoto, Jos, Abuja]

Tunisie : Hichem Mansour, Hamza Zaghdoud, Hanen Keskes, Saerom Han [Chercheurs indépendants]

L'Afrique du Sud : Ariane de Lannoy, Nwabisa Gunguluza, Bulelani Maskiti, Luntu Quntana [Université du Cap].

ROYAUME-UNI : Gina Porter, Emma Murphy, Claire Dungey [Université de Durham]

Transaid : Sam Clark, Kim van der Weijde

+ soutien des **groupes consultatifs nationaux**



Merci



Réponse à la COVID-19, politique de transport public et perspectives pour les femmes après le COVID-19 au Nigeria

Fatima Adamu

Usman Danfodiyo University Sokoto & Nana Girls and Women Empowerment, Sokoto, Nigeria



Introduction

Cette présentation est une tentative d'analyse des mesures prises par le gouvernement pour réglementer le secteur des transports et de leurs implications pour le rôle futur des femmes après la COVID-19.

De quelle nouvelle normalité les femmes veulent-elles ?



Tiré de "Youth engagement and skills acquisition within Africa's transport sector : promoting a gender agenda towards transition into meaningful work", financé dans le cadre du Global Challenges Research Fund [GCRF], UK Economic and Social Research Council [ESRC].

CONSTATS - Les femmes dans les transports

QUALIFIED RESEARCH

L'engagement des femmes

- Les femmes en tant qu'utilisatrices de transport
- Les femmes en tant que travailleuses/employées dans le secteur
- Les femmes en tant qu'employeurs dans le secteur

Défis

- Sûreté et sécurité dans les bus/ taxis/ Okada, dans les terminaux et les arrêts de bus.
- Favoriser les hommes : Discrimination et marginalisation des femmes
- Les défis que pose le transport de biens et de services vers et depuis le marché pour les entreprises et les familles en raison des mauvaises routes, de la conduite en état d'ivresse, de la conduite sous l'emprise de la drogue.

Que font les femmes ?

- La majorité mentionne les prières ; "tout est entre les mains de Dieu. Nous prions avant de quitter la maison. Aller et revenir. Quand nous sommes sur l'okada aussi... Qu'il nous garde. Dites que Dieu prend soin de moi. Je suis dans ta main. Avant d'entrer dans l'okada ou dans le moteur".

Citations

- "Ma fille est allée à l'université d'Abuja et elle a été volée et poignardée au cou dans un taxi sur le chemin du retour. Les hommes dans le taxi ont ramassé son argent. Je dois la faire sortir de l'université pour ma propre tranquillité d'esprit".
- "Parfois, nous, les femmes, on nous fait payer les okadas plus cher qu'aux hommes.
- "Les hommes ne veulent pas monter dans une voiture où les femmes sont majoritaires... Certains vous diront que c'est contre leur religion de s'asseoir près d'une femme. Il est donc impossible de s'asseoir près d'elles, alors soit vous attendez un véhicule qui ne transporte que des femmes, soit vous attendez de voir un autre moyen de transport".
- "La plupart du temps, nous sommes confrontés à des *agberos*, ils sont toujours à chaque carrefour. Ils ne chargeront pas votre véhicule parce que vous êtes une femme, même si c'est votre tour, ils voudront vous laisser le champ libre en disant que le petit quart de travail de Madame permet aux hommes d'entrer. La plupart du temps, nous disons que nous ne sommes pas d'accord. Nous nous énervons toujours, notre bouche est plus aiguisée que le rasoir, donc nous avons toujours cela comme défense, donc ils diront "Je vous supplie de venir, de monter et de partir".
- "Nous portons un bébé, nous portons un lourd fardeau ... les femmes souffrent quand elles ont un fardeau".
- "Je dois faire des affaires et sans sortir, je ne peux pas le faire. Je suis sortei, au retour, l'homme d'Okada m'a jetée sur une pierre. L'homme Okada m'a laissé. On m'a emmené d'urgence à l'hôpital".



Transport et COVID-19

Le transport est un émetteur de COVID et pourtant il est nécessaire pour maintenir l'approvisionnement en biens et services. Compte tenu de ce double rôle, le gouvernement nigérian a publié des directives sur les transports publics à l'intention des opérateurs et des passagers.

- Le transport de marchandises et de services est autorisé et le transport de passagers est fortement limité.
- Tous les opérateurs de transport doivent assainir leurs parcs et garages régulièrement et en permanence, fournir du matériel de lavage des mains et des désinfectants aux conducteurs, aux chauffeurs et aux passagers.



- Tous les opérateurs de transport et les passagers doivent respecter les règles de distanciation sociale en transportant 50 à 60 % de la capacité des bus/taxis/tricycles, en ne se tenant pas debout dans le bus et en évitant la surcharge
- Tous les opérateurs de transport public doivent disposer d'un lecteur de température pour tester chaque passager avant de monter dans le bus.
- Tous les chauffeurs et conducteurs doivent toujours porter des gants et des lunettes de protection pendant le transport.
- Les opérateurs et les passagers sont tenus de signaler tout cas suspect de COVID-19 au ministère des transports ou d'appeler le 08000CORONA
- Les passagers sont également tenus de signaler tout exploitant qui ne respecte pas ces lignes directrices
- Suspension de toutes les opérations et de tous les mouvements interétatiques
- Temps de fonctionnement réduit à 8h à 16h



Analyse de genre

- Pour apprécier l'impact de la restriction des voyages visant à freiner la propagation de la pandémie, il faut examiner les rôles que les femmes et les hommes jouent dans la société.
- Les restrictions en matière de transport ont aggravé les difficultés que rencontrent les femmes pour transporter leurs biens et leurs services. Une femme travaillant dans le secteur du vêtement a fait valoir que les hommes trouvent toujours un moyen de se faufiler et de se procurer les marchandises dont ils ont besoin. Les hommes ont élaboré des plans d'urgence, stockant leurs marchandises pour continuer à faire du commerce par le biais de leurs réseaux. Le capital des femmes a été dépensé pour la famille.
- Lorsque la restriction a été assouplie, le coût du transport avait augmenté de plus de 100 % afin de compenser la réduction du nombre de passagers et les autres dépenses exigées par les lignes directrices. Par exemple, le nombre de passagers des bus d'Abuja a été réduit de 70 à 25 et le prix du billet est passé de 100 à 200 Naira. De nombreuses femmes ont déclaré manquer de capital pour reprendre leurs activités. Même pas le prix du transport. Une femme a dit : **"Je ne suis allée nulle part. Je n'ai pas d'argent pour aller quelque part. Je n'ai pas d'argent. Rien, rien. Rien ne bouge ici. Rien, rien."**

Analyse de genre (suite)

- **Part disproportionnée des dépenses des ménages.** Les hommes ne peuvent pas sortir pour gagner de l'argent, les femmes doivent se débrouiller pour la famille, en vendant leurs biens.
 - Un chauffeur de bus qui a été mis à pied a déclaré : "nous avons besoin de nourriture, vous savez les enfants ne connaissent pas la signification de la faim et quand ils ont faim, ils ne vont pas chez le père, c'est chez la mère qu'ils vont".
 - Selon une autre femme, le confinement a mis à l'épreuve les "compétences de gestion des femmes au-delà de ce que les gens pensent. L'homme est le chef de famille, mais je suis le manager, je ne vous mentirai pas, c'est extrêmement dur".
- **Augmentation de la charge des ménages :** Il est largement reconnu que la présence permanente des hommes à la maison est une charge supplémentaire pour la mère/épouse et la fille. Une femme a déclaré : "Comme mes enfants, il veut toujours que je lui apporte quelque chose à manger. Le travail de cuisine et de nettoyage a augmenté". Le problème de la charge domestique des femmes est aggravé par l'absence de vendeurs d'eau qui approvisionnent les familles en eau.
- **L'enseignement à domicile** est un autre fardeau qui s'est déplacé vers les femmes en raison du confinement COVID-19.



- L'augmentation de la misère chez les femmes coupées de leur mari en raison de la fermeture. Une mère de 6 enfants a visité le bureau de la Hisbah à Sokoto :
 - "Mon mari est commerçant à Lagos. Habituellement, il m'envoie de l'argent par l'intermédiaire des exploitants de véhicules utilitaires pour l'entretien de la famille. Nous avons épuisé le dernier qu'il envoyait et nous attendions de l'argent de sa part lorsque le gouvernement a imposé un embargo sur Lagos".
 - "Je ne sais pas comment entrer en contact avec mon mari. La seule façon de communiquer était par l'intermédiaire des transporteurs et ils ont cessé de venir à cause de la restriction des déplacements".
 - Le commandant de la hisbah a rapporté le cas d'une femme qui a développé des problèmes psychologiques lorsqu'elle ne pouvait pas communiquer avec son mari et qui a été envoyée à l'hôpital neuropsychiatrique fédéral.

Cas signalés de violence liée au sexe à Sokoto à Hisbah

Augmentation de la violence fondée sur le sexe :

Le slogan de COVID-19 "*Restez à la maison, restez en sécurité*" ne s'applique pas aux femmes et aux filles. Selon la Coalition of Nigerian Women's Right Groups, 80 millions de femmes et de jeunes filles victimes de violence sexiste sont enfermées avec leurs agresseurs sans avoir accès à un soutien extérieur.

Mois	Violence domestique	Abus sexuels liés à des filles mineures
Janvier	316	NA
Février	423	18
Mars	511	23
Deux premières semaines d'avril	379	31

CONCLUSION : l'avenir du transport routier pour les femmes

- Bien que les femmes jouent un rôle essentiel dans le secteur des transports, elles sont souvent victimes de discrimination et marginalisées. Les femmes attendent et exigent une remise à niveau du secteur des transports au Nigeria et en Afrique en général.
- Les efforts déployés par le gouvernement dans le cadre de COVID-19 pour réglementer les activités des opérateurs de transport au Nigeria, pour la première fois, même s'ils ont eu un succès limité, ont donné au gouvernement l'occasion de revenir à une nouvelle normalité. Le transport routier est trop important pour être laissé en grande partie entre les mains des syndicats.
- Les femmes demandent que le gouvernement établisse des règles et des règlements de base pour régir l'exploitation du transport routier.
- Une femme a dit : "Laissez le transport revenir, mais laissez le gouvernement mettre en place des règles et des règlements pour que les gens sachent ce que l'on attend d'eux, les gens sachent ce qu'ils sont censés faire, c'est ce que nous ne sommes pas censés faire. Je pense que de cette façon, cela facilitera les problèmes de transport des femmes".

Les règles et la réglementation de base aideront à minimiser les problèmes de :



- Extorsion et discrimination
- Hausses tarifaires arbitraires et non réglementées
- Insécurité, surcharge, excès de vitesse, toxicomanie, etc.
- Infrastructures minimales favorables aux femmes dans les garages/parcs automobiles.

Fournir un soutien aux femmes dans le secteur des transports pour formaliser leur entreprise. C'est un sujet sur lequel nos recherches se penchent. Un soutien accru est nécessaire pour s'assurer que les femmes ne sont pas laissées pour compte.

Intégrer les femmes dans la renaissance et la relance du transport routier au Nigeria



Merci



Les droits des travailleuses du transport et Covid-19

Claire Clarke, responsable adjointe des femmes de l'ITF
(Fédération internationale des ouvriers du transport)



“MY WORK IS ESSENTIAL TO THE COMMUNITY DURING COVID-19 BECAUSE PEOPLE NEED TO MOVE FROM ONE PLACE TO ANOTHER, ESPECIALLY HEALTH WORKERS.”

NJERI
ONLINE DIGITAL DRIVER
TRANSPORT WORKERS UNION
KENYA

« Mon travail est essentiel pour la communauté pendant COVID-19 car les gens ont besoin de se déplacer d'un endroit à l'autre, en particulier les travailleurs de la santé »

#ITFWomen #GenderEqualNewNormal



women
transporting the world

**“BEING A BUS DRIVER
WAS SUPPOSED TO
BE MY PROFESSION.
I LIKE IT AND I DO IT
FOR LOVE.”**

CHERLA
BUS DRIVER
SINTROPAB
BRAZIL

"Être chauffeuse de bus était censé être ma profession. Je l'aime et je le fais par amour".

#ITFWomen #GenderEqualNewNormal



women
transporting the world

“WE ARE LACKING PPE KITS AND FEAR CARRYING THE VIRUS HOME, SO WE TRY TO KEEP OUR CHILDREN AWAY FROM US. EVEN WITH THESE CHALLENGES, WE FEEL PROUD TO PLAY AN IMPORTANT ROLE MAINTAINING CLEANLINESS FOR EVERYONE.”

SEEMA
RAILWAY HOSPITAL CLEANER
URMU
NFIR INDIA

"Nous manquons de kits EPI et nous craignons de porter le virus à la maison, alors nous essayons de garder nos enfants loin de nous. Malgré ces difficultés, nous sommes fiers de jouer un rôle important dans le maintien de la propreté pour tous".

#ITFWomen #GenderEqualNewNormal



women
transporting the world



Nature sexospécifique du transport = impacts spécifiques et supplémentaires pour les femmes

Rôles en contact avec le client

Des systèmes de transport plus propres

Travail précaire et informel

Les travailleurs migrants

Responsabilités de soins non rémunérés





Notre récit et notre réponse ne doivent pas exclure les femmes du travail dans le secteur des transports

Recommandation 205 de l'OIT

Domaines d'action clés de l'ITF
- par les employeurs, les gouvernements et les investisseurs

Négocié avec les syndicats

Avec la participation des femmes



KEEP PUBLIC TRANSPORT WORKERS SAFE FROM COVID-19

#WEAREITF #OURPUBLICTRANSPORT

 <p>1. Adequate and appropriate personal protective equipment</p>	 <p>2. Working conditions that minimise transmission and facilitate social distancing</p>	 <p>3. Access to health measures that protect the vulnerable and sick</p>
 <p>4. Recognition of the key role of public transport workers</p>	 <p>5. Regular information and reporting on workplace risks and workforce health</p>	 <p>6. Trade union rights</p>

Public transport workers must be adequately protected to enable them to carry out their critical work. No worker should have to take excessive risk or die on the job. These demands must apply to public transport workers regardless of their job, employment status, gender, ethnicity and race or migration status.



Santé et sécurité mesures

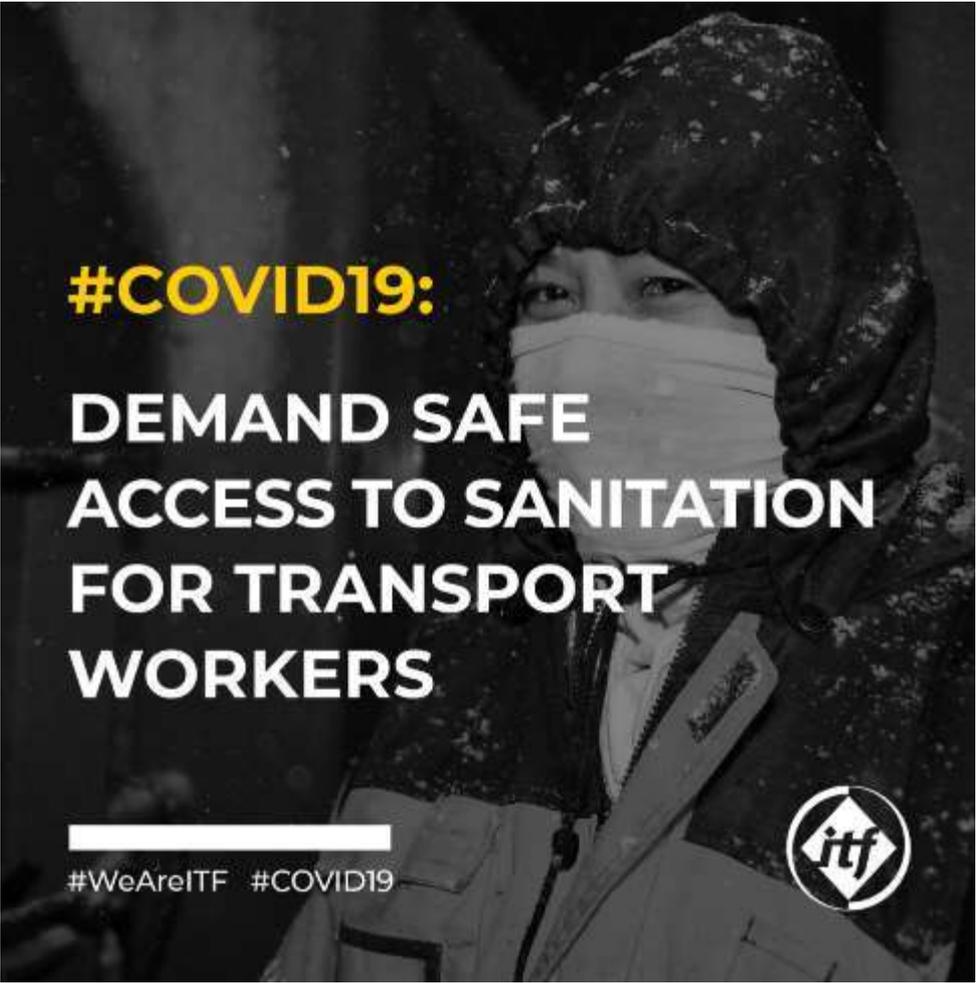
GLOBAL VOLUME
TRANSPORT
APPLIED RESEARCH

Charte mondiale des revendications de l'ITF

Pour les femmes qui travaillent dans le secteur des transports :

- Des mesures adaptées et réactives aux besoins des hommes et des femmes
- Un EPI conçu pour le corps des femmes





#COVID19:

**DEMAND SAFE
ACCESS TO SANITATION
FOR TRANSPORT
WORKERS**

#WeAreITF #COVID19



Installations sanitaires

Guide de l'ITF pour les négociateurs
syndicaux

Un accès sûr à des installations
sanitaires appropriées et des pauses

Des procédures de nettoyage et
d'assainissement strictes et régulières

Processus inclusif, tenant compte des
besoins spécifiques - par exemple,
grossesse, menstruation, handicap,
ménopause, conditions de santé
préexistantes





"I WILL GIVE
YOU A BIGGER
PERCENTAGE IF
YOU SLEEP WITH
ME; THE DRIVER
TOLD ME."

**ANON, TAXI CONDUCTOR,
UGANDA**

"Je te donnerai un pourcentage plus élevé si tu couches avec moi"

La violence dans le monde de travail

TRANSPORT
APPLIED RESEARCH

Risque accru de violence au travail (y compris la coercition sexuelle)

Augmentation de la violence domestique

Mesures de sécurité (y compris les mesures de sécurité dans les déplacements domicile-travail)

Ratification de la convention de l'OIT sur la violence et le harcèlement 190





Stratégies sensibles au genre

- Données ventilées par sexe
- Évaluations de l'impact sur l'égalité des sexes
- Planification sensible au genre
- Représentation dans la prise de décision
- Renforcement des droits existants des femmes
- Les syndicats sont les principaux acteurs des consultations sur la technologie





Les travailleurs du transport ensemble pour une nouvelle norme d'égalité des sexes

#ITFWomen
#GenderEqualNewNormal
#Nos transports publics
www.itfglobal.org





Impact de COVID-19 sur les femmes professionnelles travaillant dans le secteur des transports publics à Nairobi, Kenya

Naomi Mwaura - Initiative Flone





Introduction

- Flone Initiative est une organisation panafricaine à but non lucratif dirigée par des femmes.
- Flone génère des connaissances, organise des dialogues inclusifs, soutient les femmes dans le transport et renforce les capacités des principales parties prenantes pour contribuer à la réalisation d'un écosystème de transport de masse équitable et socialement juste en Afrique.
- Ces deux dernières années, Flone a créé des sections "Femmes dans les transports" à Nairobi et à Mombasa afin d'attirer, de retenir et de faire progresser les femmes professionnelles travaillant dans le secteur des transports publics.

Impact de COVID-19 sur les femmes dans les transports

QUALIFIED RESEARCH

Enquête auprès de femmes professionnelles travaillant dans les transports publics à Nairobi, Kenya

PROFILE OF THE WOMEN IN TRANSPORTATION



Impact de COVID-19 sur les femmes dans les transports

QUALIFIED RESEARCH

Enquête auprès de femmes professionnelles travaillant dans les transports publics à Nairobi, Kenya



LOSS OF JOBS

52% are no longer in employment since the owners of the vehicles they were employed in closed down.

They currently rely on the goodwill of their former colleagues.

They end up taking home 100- 200 Kshs per day whereas as conductors they would take 800-1200 Kshs per day.



FEAR OF CONTRACTING COVID-19

They would feel safer if they stayed indoors since their job entails interacting with customers and handling money.

This is not an option since they are relying on the money they make daily to buy food supplies.

They expressed concern regarding contracting the virus and passing it to their family members.



PRESENCE OF CHILDREN AT HOME

Some are leaving their children at their neighbors houses since they have to go look for work

There's an extra burden on them to purchase data bundles for internet access since learning materials are currently sent on WhatsApp.

They also have to spare time to assist the children with their studies

Impact de COVID-19 sur les femmes dans les transports



Impact de COVID-19 sur les femmes dans les transports

QUALIFIED RESEARCH



FOOD INSECURITY

Food is expensive because of the supply chain disruption. 97% of the women cited lack of food as the main concern.



RENT

It was reported that landlords still expect rent to be paid by the due date. 30% of the women stated that they had defaulted on rent.



FEAR OF BEING CAUGHT OUTSIDE AFTER CURFEW:

There was a general fear of police brutality after the curfew hours.

Liste de souhaits des femmes dans les transports

1 FINANCIAL SUPPORT

Support 30 (priority list of 11) women in need with a weekly stipend of Kes. 1000-2000 (\$10-20) per household.

Our operating core-principal is to trust the women to know best how to address their individual family needs and respond to this unexpected crisis.

2 SAFETY GEAR

Provide safety gear for all the women and especially those still in employment.

This includes 50pcs of surgical masks and 10 bottles of portable (pocket size) hand sanitizers.

3 ONLINE CAMPAIGN

Development and dissemination of online campaign that:

Highlights the impact of COVID-19 on the lives of women professionals working in public transport.

Recognizes women public transport professionals as the unsung heroes and essential workers.

Offers mental health best practices that can be shared via WhatsApp and establishing ways to provide mental health services.

Provides clear and practical productive communication on how to prevent COVID infection targeted at operators and commuters.



La voie à suivre

- Nous travaillons actuellement sur une note politique en partenariat avec le groupe de travail sur les transports publics socialement justes
- Allocation hebdomadaire pour 11 foyers avec des “femmes dans les transport”. Suivi et évaluation
- Explorer la technologie pour atténuer l'impact du COVID
- Cartographie des interventions post-COVID



Merci

Discussion ouverte

Veillez taper vos questions dans la boîte de dialogue.



Jeff Turner :

Résumé et actions



Merci.

www.transport-links.com

www.piarc.org

