

## Genre, transport et mobilité : résultats d'enquête et positionnement de CODATU



Source : Chang Hsien, 2016

Cet article a été rédigé par Noémi Mené

Octobre 2021



Le 8 mars 2021, à l'occasion de la journée internationale des droits des femmes, nous avons pu observer un grand nombre d'initiatives de la part d'entreprises et d'acteurs de la mobilité et du transport autour de la question de l'égalité femmes/hommes. Que ce soit de la communication sur l'indice d'égalité professionnelle des entreprises du secteur, des projets visant à permettre un plus grand accès des femmes aux métiers de la mobilité ou encore des projets qui souhaitent favoriser la sécurité des femmes lors de leurs déplacements sur les réseaux de transport urbain, les exemples ont été nombreux.

Il semble désormais que le thème du « genre » soit devenu incontournable, il apparaît maintenant comme composante secondaire dans la plupart des appels à projet lancés par les principaux bailleurs de fonds internationaux (Banque mondiale, Agence Française de Développement) et agences de coopération (GIZ, AECID).

## Mais qu'est-ce que le genre ?

Selon Sagon, on peut définir le genre comme ceci : « Le genre, qui se réfère aux rapports sociaux entre les sexes, peut se définir comme un système de bicatégorisation hiérarchisée entre les hommes et les femmes et entre les valeurs et représentations qui leurs sont associées »<sup>1</sup>.

Si le terme de « sexe » désigne des différences biologiques entre les femmes et les hommes, celui de « genre » se rapporte aux rôles et aux caractéristiques attribués aux femmes et aux hommes par les normes sociales, en raison de leurs différences biologiques. L'approche par le genre permet de comprendre que les inégalités entre les femmes et les hommes sont le produit d'une construction sociale issue des normes propres à chaque société. Elle permet de questionner et de déconstruire les stéréotypes attribués aux femmes et aux hommes et de lutter contre les inégalités et les discriminations.

L'approche intégrée par le genre est de plus en plus utilisée par les bailleurs internationaux et par les diverses organisations qui travaillent dans le champ de la coopération internationale.

**« Le *gender mainstreaming* ou approche intégrée selon le genre, élaboré par les experts de l'Union Européenne et de l'aide au développement, vise à dépasser ces ajustements aux systèmes existants pour revoir les règles du jeu et changer les systèmes de reproduction induits par les structures et les outils mis en place. »<sup>2</sup>**

Chez CODATU, nous considérons qu'il y a trois enjeux principaux dans les liens entre mobilité, transport et le genre :

- **La lutte contre la violence de genre** : c'est-à-dire les violences sexistes et sexuelles définies comme « *Tout acte commis contre la volonté d'une personne et fondé sur les rôles différents que la société attribue aux hommes et aux femmes et sur des relations de pouvoir inégales. Elle peut être de nature physique, émotionnelle, psychosociale et sexuelle et peut également s'exprimer par une*

<sup>1</sup> Sagon, E. 2012. "La coopération décentralisée : un levier pour la réduction des inégalités entre les femmes et les hommes."

<sup>2</sup> Cornet, A. "Approche intégrée du genre dans l'élaboration des politiques socio-économiques » Regards croisés sur l'économie, 2014/2, n°15, p52 à 68



*privation de ressources ou d'accès à des services* »<sup>3</sup>. Appliquées au domaine du transport et de la mobilité ce sont toutes les violences qui peuvent avoir lieu au cours des déplacements des individus qui touchent majoritairement les femmes ainsi que les minorités sexuelles et les personnes en transition. Cette violence de genre est particulièrement importante chez les femmes dans les transports en commun (en France, 100% des utilisatrices des transports en commun ont été victimes au moins une fois dans leur vie de harcèlement sexiste ou agressions sexuelles. Dans plus de 50% des cas, la 1<sup>ère</sup> agression intervient avant 18ans<sup>4</sup>). Cela peut avoir un effet d'auto-restriction pour les femmes qui, de ce fait, se déplacent moins ou adaptent leurs trajets pour éviter des situations d'insécurité. La violence de genre est également présente dans les divers milieux professionnels et le milieu du transport et de la mobilité n'y échappe pas. Il est donc important de mettre en lumière des actions qui cherchent à prévenir de ce type d'action dans un cadre professionnel, ainsi que les actions qui sont mises en place en cas d'agressions sexuelles ou de harcèlement.

- **La féminisation du secteur de la mobilité et du transport et de ses professions** : Le secteur de la mobilité et du transport est traditionnellement considéré comme un secteur peu féminisé. Au sein de ce secteur, les femmes occupent particulièrement des fonctions administratives et de bureaux mais sont très peu représentées dans les métiers plus opérationnels, notamment pour la conduite des moyens de transport, leur construction et leur entretien (à Bogota, elles représentent seulement 1,5% des conducteurs de bus<sup>5</sup>). On note également une proportion faible de femmes dès que l'on monte dans les positions hiérarchiques élevées. Un des enjeux principaux de cet axe est d'assurer une égalité d'accès entre les hommes et les femmes aux différents postes et fonctions de ce secteur ainsi que leur assurer des possibilités d'évolution de carrière égales. Cela passe à la fois par favoriser l'accès aux différentes formations et carrières universitaires, et par des politiques de recrutement de femmes à des postes qui sont traditionnellement considérés comme masculins (notamment parmi les chauffeurs et les services de maintenance). Cela se rapproche aussi du premier axe en ce qu'il est nécessaire d'assurer un cadre de travail libre de violences sexistes et sexuelles.

- **L'offre de systèmes de transport adaptés à la mobilité des femmes** : depuis plusieurs dizaines d'années maintenant, la recherche a contribué à démontrer que les hommes et les femmes se déplaçaient différemment (Hanson 2010, Levy, 2013, Gutierrez et Reyes 2017, Segovia et al. 2002, Tobio 1995) et que, jusque-là, les systèmes de transport développés dans la plupart des territoires urbains du monde ont tendance à favoriser la mobilité des hommes plutôt que celle des femmes (en favorisant les lignes de transport en commun entre centres urbains et zones résidentielles et non en favorisant les déplacements de proximité par exemple). On sait notamment que les femmes en moyenne ont des boucles de déplacement plus complexes, qu'elles sont plus souvent accompagnées d'enfants ou de charges lourdes, etc. (Coutras, 1993 ; Segovia 2002). On sait aussi que les femmes utilisent davantage des modes de déplacement plus vulnérables comme la marche, plutôt que des véhicules particuliers et sont plus souvent victimes que responsables d'accidents de la route que les

<sup>3</sup> <https://www.morbihan.gouv.fr/Politiques-publiques/Droits-des-femmes-et-egalite-entre-les-femmes-et-les-hommes/Violences-sexuelles-et-sexistes/Typologie-des-violences>

<sup>4</sup> Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes, « Avis relatif au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles dans les transports en commun : pour un Plan national d'action », 2015

<sup>5</sup> Moscoso, M., Ome, L., Rincón, M., Aguirre, K., Sánchez, C., Lleras, N., & Patiño, M. "Género y movilidad activa: Acciones para no dejar a nadie atrás en Colombia.", 2021, GIZ Colombia & Despacio.org.

<https://www.despacio.org/portfolio/género-y-movilidad-activa/>



hommes<sup>6</sup>. Il s'agit donc ici d'identifier des initiatives et mesures qui ont pour but d'améliorer l'accès des femmes à la mobilité sous toutes ses formes et de prendre en compte leurs schémas et contraintes de mobilité.

## Les résultats de l'enquête CODATU : un intérêt grandissant pour le sujet mais des ressources encore limitées

Après avoir réalisé quelques publications sur le sujet<sup>7</sup>, l'association cherche aujourd'hui à comprendre comment l'écosystème dans lequel elle opère prend en compte ce sujet et comment cela se concrétise sur le terrain. Pour cela, CODATU a réalisé une enquête auprès de ses membres et partenaires afin de comprendre quels étaient leurs positionnements. Nous cherchions également à identifier des projets et initiatives développés par nos membres et partenaires pour les valoriser. Tout cela s'inscrit dans la longue tradition de CODATU de favoriser l'échange de bonnes pratiques entre les pays du Nord et du Sud.

Nous avons donc développé et diffusé un questionnaire auprès de notre réseau, constitué des membres de CODATU et de ses principaux partenaires. Nous avons également réalisé des entretiens pour approfondir des initiatives qui nous ont paru particulièrement intéressantes. Cette enquête ne prétend pas à donner une vision précise de l'ensemble du secteur de la coopération internationale dans le domaine du transport mais bien à présenter quelques tendances fortes.

## Une pluralité d'acteurs intéressés

Les répondants proviennent principalement d'Europe, d'Afrique et d'Amérique Latine, qui sont les régions où l'association a le plus de projets et de partenaires actuellement. Dans le tableau ci-dessous, nous pouvons voir que les organisations qui nous ont répondu sont de nature variée et représentent la diversité des types de partenaires avec qui nous travaillons. Cela nous a permis de mieux comprendre ce que chaque type d'acteurs fait par rapport aux enjeux du genre et suivant quels principes.

---

<sup>6</sup> Moscoso, M., Ome, L., Rincón, M., Aguirre, K., Sánchez, C., Lleras, N., & Patiño, M. (2021). Género y movilidad activa: Acciones para no dejar a nadie atrás en Colombia. GIZ Colombia & Despacio.org. <https://www.despacio.org/portfolio/género-y-movilidad-activa/>

<sup>7</sup> Ces publications apparaissent dans la bibliographie à la fin de cet article.



Type d’organisation	Zone géographique		
	Nord	Sud	Total
Association	2		2
Autorité locale/AOM	1	4	5
Bailleurs de fonds	2		2
Bureau d’études/Consultants	7		7
Exploitant	1	2	3
Ministère		1	1
Université/Centre de recherche	4	4	8
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>28</b>

Répartition des organisations ayant répondu au questionnaire par type et localisation géographique (Source: CODATU)

Nous avons pu observer en première approche que, parmi les répondants au questionnaire, le genre intéressait autant le secteur public que celui du privé et de la recherche. Les organisations interrogées s’expriment pour leurs politiques internes, mais également dans les projets de transport auxquels elles participent.

## Rôle des bailleurs et agences de coopération

Parmi les résultats de cette enquête, nous pouvons confirmer l’intérêt partagé par la plupart des bailleurs et des agences de coopération internationale sur le sujet du genre. Ce qui signifie que de plus en plus d’appels à projet comprendront à l’avenir des clauses relatives au genre et qu’il faut prendre en compte ce sujet afin de pouvoir s’aligner au mieux aux demandes des bailleurs. Ceux-ci ont donc un rôle prépondérant dans la diffusion de l’approche intégrée par le genre et sont des partenaires stratégiques pour ceux qui souhaitent mettre en place ce type d’approche dans leurs projets de transport.

## Une avancée souvent lente mais parfois novatrice des autorités sur le terrain

Il y a également un effort mené par les autorités nationales et certaines autorités locales pour prendre en compte les enjeux de genre, même si ces autorités sont souvent des structures de taille importante qui sont victimes d’une certaine inertie face au changement. Nous avons pu identifier certaines autorités locales qui se sont dotées d’entités propres spécialisées dans les enjeux de genre, pas uniquement dans le domaine du transport. C’est le cas de la *Secretaria de la Mujer, Equidad de Género y Diversidad Sexual* (Secrétariat de la femme, de l’équité de genre et de la diversité sexuelle) dans la



Valle del Cauca en Colombie. Certaines ont également fait évoluer leur cadre législatif, comme la ville de Bogota dont le Secrétariat de la mobilité a adopté un Plan Sectoriel de Transversalité du genre<sup>8</sup>.

## Les centres de recherche travaillent depuis longtemps sur le sujet et veulent maintenant être associés aux projets

Les universités et les centres de recherche développent des travaux sur les enjeux de genre dans la mobilité et le transport depuis plusieurs dizaines d'années, même si on note une intensification du nombre de travaux à partir de la fin des années 90 et le début des années 2000. Ils souhaitent de plus en plus être associés aux projets opérationnels, pour que le champ de la recherche apporte aux projets sur le terrain afin d'éviter de faire des erreurs et d'évoluer plus rapidement. Si des formations universitaires et professionnelles émergent sur le genre de manière générale, il n'existe pas à notre connaissance de formations universitaires liant le genre et le transport et la mobilité. Même si on note un intérêt de plus en plus prégnant sur les enjeux de genre dans la mobilité, il est à noter que dans les centres de recherche étudiés, en matière de politiques internes, il y a peu de prise en compte du genre.

De manière générale, grâce à cette enquête, nous avons pu noter qu'il y avait une tendance vers une plus grande connaissance des enjeux de genre. 70% des personnes interrogées considèrent que le genre est mieux pris en compte au sein de leur organisation, que ce soit dans les politiques internes ou dans la mise en œuvre des projets. Dans les projets de transport, quand les enjeux de genre sont pris en compte, c'est souvent de manière ponctuelle sur un projet en particulier. Il n'empêche que l'on note une hausse de l'intérêt pour le sujet.

Nous avons pu noter qu'il y avait quelques organisations ou personnes qui ne considéraient pas l'approche intégrée par le genre comme une action prioritaire voire comme pertinente car ils s'opposent principalement au fait de créer des catégories de population qu'il faudrait favoriser, ce qui serait fait au détriment des autres.

## Des ressources globalement limitées

Globalement, l'approche intégrée par le genre coûte, que ce soit en budget d'investissement et/ou en temps de travail. Comme c'est un sujet qui semble secondaire ou optionnel, les organisations n'y dédient pas une part importante de leur budget. Les ressources limitées sont le principal frein des organisations ou des équipes qui souhaitent développer des projets qui prennent en compte les enjeux de genre. En effet, les répondants au questionnaire indiquent que le manque de budget dédié est une des raisons principales pour laquelle ils ne peuvent pas développer des projets liés au genre. Très peu ont des budgets dédiés (50% des répondants n'en ont jamais et 40% en ont parfois) et quand ils en ont, cela représente moins de 20% du budget général par projet.

---

<sup>8</sup> Secrétariat de District de la Mobilité, Résolution 325 de 2015  
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=61679>

Au-delà d'un manque de ressources financières à dédier à ce sujet, les organisations ayant répondu au questionnaire ne disposent pas de ressources humaines suffisantes ou de connaissances sur les enjeux de genre dans la coopération internationale et le transport. Plusieurs ne savent pas comment travailler sur le sujet et désirent être accompagnées pour pouvoir mieux répondre aux enjeux. Il existe donc une demande de formation de la part des professionnels afin qu'ils puissent mieux intégrer les enjeux de genre dans la conduite de leurs projets et dans leur vie professionnelle.

## Initiatives notables

### **Women moving the city – Scania** : Former des femmes conductrices de bus au Ghana

En 2016, afin d'obtenir de nouveaux débouchés pour ses camions et bus, la filiale ouest-africaine de Scania a décidé de lancer un programme de formation de chauffeurs et de mécaniciens au Ghana (*West African Transport Academy, WATA*) en collaboration avec la GIZ. En intervenant, la GIZ a eu pour exigence que le projet facilite l'accès des femmes à des métiers qui leur sont généralement peu ouverts. Malgré des réticences initiales par une partie des partenaires, le projet a pu être mené à bien et des femmes ont été recrutées pour le programme de formation. Le nombre d'inscrites au programme a été plus élevé que prévu et ce sont 60 femmes qui ont pu compléter la formation. En étudiant la conduite des femmes formées, les instigateurs du projet ont pu noter que les femmes avaient une conduite plus économe en carburant, elles avaient également un taux d'accidents et un taux d'usure du matériel plus réduit. Ce programme a permis à Scania de développer ses activités en Afrique de l'Ouest en permettant de proposer un service clé en main aux autorités de transport avec lesquels Scania travaille, en fournissant des bus mais également un centre de formation pour chauffeurs et techniciens.

Concernant le centre de formation ghanéen créé en 2016, il est toujours en activité et 10% des effectifs formés sont féminins. Les femmes sont essentiellement formées en tant que conductrices et quelques-unes suivent les formations pour devenir mécaniciennes.

Cet exemple est relativement innovant de la part d'une entreprise, à la fois dans la constitution d'un nouveau service ainsi que dans la prise en compte de l'accès des femmes dans des métiers qui leurs sont traditionnellement peu ouverts.

### **Etude sur la mobilité des femmes dans des villes d'Afrique – Transitec** : un nouveau regard sur les Enquêtes Ménages-Déplacements à travers le prisme du genre<sup>9</sup>

Transitec a lancé au cours de l'année 2021 une étude sur la mobilité des femmes dans cinq villes africaines (Yaoundé, Dakar, Sousse, Tanger et Casablanca) en reprenant les données disponibles en interne, notamment des Enquêtes Ménages-Déplacements (EMD).

Les résultats de l'étude confirment le constat que les femmes sont effectivement moins mobiles, d'environ 30% de moins que les hommes. Ils montrent également que les femmes ont des pratiques de mobilité différentes, comme une part plus importante de déplacement à pied et une moindre motorisation. Même si les chiffres varient en fonction des villes, on retrouve des tendances communes.

---

<sup>9</sup> <https://transitec.net/fr/actualites/item/11054-la-mobilite-des-femmes-dans-les-villes-africaines-comment-expliquer-les-inegalites-daccés.html>



A l'occasion de cette étude, le bureau d'études a fait le constat que les EMD n'étaient pas adaptées pour faire une analyse précise, les données n'étant généralement pas désagrégées selon le genre. Un des principaux retours est qu'il faut revoir les manières de poser les questions pour pouvoir mieux étudier les disparités par genre. Par exemple, il existe peu de questions sur les habitudes de marche, plébiscitée par les femmes, il n'y a pas non plus de questions sur la durée de déplacement, la distance avec l'arrêt de transport public, ni sur comment est géré le budget de transport au sein du foyer.

La question de l'accès aux données par genre est un des enjeux principaux autour de la prise en compte du genre dans les politiques de transport, même si les manières de se déplacer des femmes commencent à être bien documentées, il est nécessaire d'avoir des données précises et localisées afin de constituer des systèmes de transport qui soient les plus inclusifs possibles.

### **Marches exploratoires – SYTRAL : Valoriser et prendre en compte l'expérience des utilisatrices**

Le projet du SYTRAL, Autorité Organisatrice de la Mobilité à Lyon (France), vise à identifier les problématiques liées au genre et fait partie d'une stratégie plus globale de sécurité. Celle-ci implique différents niveaux institutionnels et réunit au total 16 signataires (notamment le préfet, le procureur, le Président du SYTRAL, la Directrice Générale de Keolis Lyon, le Président de la Métropole, etc.). Cette stratégie comporte un volet de lutte contre les atteintes faites aux femmes à travers l'outil des marches exploratoires. Il s'agit d'une action de groupes de personnes volontaires, en particulier de femmes, qui parcourent un secteur donné afin d'identifier les espaces générateurs d'insécurité.

Les marches exploratoires du SYTRAL ont commencé en 2015 et elles sont menées sur le long terme sur plusieurs lignes du réseau grâce à des groupes d'ambadrices, comprenant entre cinq et huit femmes de catégories socioprofessionnelles et d'âges différents. Les lignes sont sélectionnées car ce sont celles qui présentent le sentiment de sécurité le moins fort et les plus hauts chiffres de faits d'incivilités selon les enquêtes menées sur le réseau. Le processus des marches dure environ six mois et demande un investissement de temps important pour les ambadrices, d'environ 40 heures sur ces six mois. Une fois ce travail effectué, les ambadrices présentent les résultats à des représentants de Keolis, du SYTRAL, des communes, de la métropole ainsi qu'au préfet ou à des représentants de l'Etat. Quelques mois plus tard, les experts proposent des solutions propres à chaque ligne. Il y a plusieurs types de solutions possibles : un travail sur le chemin avant d'arriver à la ligne de transport ou sur l'environnement immédiat des stations, la sensibilisation à la lutte contre le harcèlement sexiste et sexuel (comme la formation du personnel Keolis), la descente à la demande après 22 heures, etc.

Une des idées importantes défendues par l'outil des marches exploratoires qui ont été systématisées par le SYTRAL, est de valoriser la place du ressenti et du travail des femmes ambadrices. Les experts au sein de l'AOM ou de l'exploitant ne sont pas les seuls détenteurs de savoir concernant le sujet de la sécurité. Une campagne de sensibilisation a également été menée contre le harcèlement dans le réseau de transport en 2017.

Cet exemple permet de montrer qu'une Autorité Organisatrice de la Mobilité française peut agir de manière pionnière pour réduire les risques de violences sexistes et sexuelles envers les femmes ainsi que pour améliorer le confort et l'efficacité de son réseau de transport. Dans cette démarche, l'intégration de différents partenaires (privé, public, local et national) est clé.

---

## Positionnement de CODATU : diffuser les bonnes pratiques et accompagner les projets sur le genre, le transport et la mobilité

Cette courte enquête nous a permis d'observer qu'il y a actuellement de nombreuses initiatives dans les villes et pays du Nord et du Sud qui favorisent l'approche intégrée par le genre ainsi que la participation des femmes aux projets de transport. Au-delà de nos membres et partenaires, il y a également de nombreuses autres initiatives sur le sujet et de multiples acteurs mobilisés : des modes de transport opérés par et pour des femmes, des Plans d'Action Genre, des études sur la mobilité des femmes, des applications pour rapporter les agressions subies par les femmes, des formations des femmes à la pratique du vélo, etc. Ces actions qui rendent les systèmes de transport et de mobilité plus accessibles et accueillants pour les femmes contribuent d'ailleurs à les rendre plus accessibles et accueillants pour tous.

Pour les acteurs du domaine de la mobilité et du transport, il y a de plus en plus d'opportunités de s'engager dans de tels projets, que l'on constate notamment par l'importance accordée par les bailleurs au sujet. Nous observons cependant que s'il y a une certaine volonté de s'engager, les acteurs ne disposent pas toujours des ressources en interne pour pouvoir s'y pencher. Nous notons également que ces initiatives sont aussi bien développées dans les villes du Nord que dans les villes du Sud.

Nous avons identifié chez nos partenaires un véritable besoin d'être accompagnés sur la sensibilisation à l'approche intégrée par le genre et dans la formalisation d'actions sur le thème du genre. 80% des répondants au questionnaire sont intéressés pour que CODATU diffuse des bonnes pratiques et souhaitent développer leurs activités sur ce thème.

CODATU a vocation à devenir un point focal pour compiler et diffuser les bonnes pratiques liant genre, transport, mobilité et coopération internationale. Notre association ambitionne de sensibiliser et d'accompagner ses partenaires qui le souhaitent sur ce thème via des ateliers, des forums, des formations, des publications ainsi que des projets opérationnels. Il nous paraît important de valoriser les échanges Sud-Sud et Sud-Nord que l'on peut deviner ici comme très fructueux, ainsi que d'associer les projets de recherche et opérationnels pour favoriser la réussite des actions sur le terrain.

Si vous avez un projet relatif au genre, transport et mobilité que vous souhaitez partager et/ou vous souhaitez travailler avec CODATU au montage d'un projet sur ce sujet, vous pouvez contacter Lucile Boudet [lboudet@codatu.org](mailto:lboudet@codatu.org) ou Noémi Mené [nmene@codatu.org](mailto:nmene@codatu.org)



## Bibliographie

Transport Gender Lab, 2021, "Decálogo para planes de movilidad urbana sensibles al género", BID, <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Decalogo-para-planes-de-movilidad-urbana-sostenible-sensibles-al-genero.pdf>

Moscoso, M., Ome, L., Rincón, M., Aguirre, K., Sánchez, C., Lleras, N., & Patiño, M., 2021, "Género y movilidad activa: Acciones para no dejar a nadie atrás en Colombia". GIZ Colombia & Despacio.org. <https://www.despacio.org/portfolio/género-y-movilidad-activa/>

Haut Conseil à l'Égalité Femmes-Hommes, 2015, "Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles », [https://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/IMG/pdf/hcefh\\_avis\\_harcelement\\_transports-20150410.pdf](https://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/IMG/pdf/hcefh_avis_harcelement_transports-20150410.pdf)

GIZ & SUTP, 2018, « Transporte Sostenible: un texto de referencia para diseñadores de políticas en ciudades en desarrollo », *Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al género*, Modulo 7<sup>a</sup>, [https://www.womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI\\_SUTP\\_GIZ\\_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf](https://www.womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI_SUTP_GIZ_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf)

Hafidi, S., Hoyez, M., Allaire, J., 2021, « Mobilité des Femmes dans les Villes Africaines – Comment expliquer les inégalités d'accès ? » *Pause technique n°1* - Transitec. 24 p. <https://transitec.net/fr/actualites/item/11054-la-mobilite-des-femmes-dans-les-villes-africaines-comment-expliquer-les-inegalites-dacces.html>

### **Publications de CODATU:**

- Trois articles de MobiliseYourCity sur le thème du Genre et du Transport réalisés en collaboration avec l'AFD
  - o <http://www.codatu.org/actualites/genre-et-mobilite-1-3-acteurs-bonnes-pratiques-et-projets-pilotes-a-linternational/>
  - o <http://www.codatu.org/actualites/genre-et-mobilite-2-3-acteurs-bonnes-pratiques-et-projets-pilotes-en-france/>
  - o <http://www.codatu.org/actualites/genre-et-mobilite-3-3-ressources/>
- « Mobilité urbaine et genre en Tunisie, quelle place pour la femme dans le transport ? », 2017 <http://www.codatu.org/actualites/mobilite-urbaine-et-genre-en-tunisie-quelle-place-pour-la-femme-dans-le-transport-en-2017/>
- « Harcèlement sexuel en Egypte : quelles solutions au niveau des transports ? » <http://www.codatu.org/publications/harcelement-sexuel-en-egypte-quelle-adaptation-au-niveau-des-transports-publics/>

