



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des statistiques des transports****Soixante-douzième session**

Genève, 9-11 juin 2021

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Activités statistiques des États membres et difficultés rencontrées**Questions de genre et statistiques des transports****Note du secrétariat****I. Informations générales**

1. Ces dernières années, les questions de genre ont pris une place croissante dans les statistiques des transports. De nombreux rapports récents du Forum international des transports, par exemple, montrent l'importance de la prise en compte des différences hommes-femmes dans des domaines tels que la sécurité routière, la conception des voitures, la sécurité et la sûreté des transports publics, l'emploi dans le secteur des transports, et la fréquence ou le type des déplacements, pour n'en citer que quelques-uns. Dans le cadre de ses activités de collecte de statistiques sur la sécurité routière, le Groupe de travail des statistiques des transports recueille depuis plusieurs années des données ventilées par sexe sur les morts et les blessés. En outre, le questionnaire commun en ligne a permis de recueillir des données ventilées par sexe sur l'emploi des cheminots jusqu'en 2015 (après quoi la collecte a cessé faute de données suffisantes).

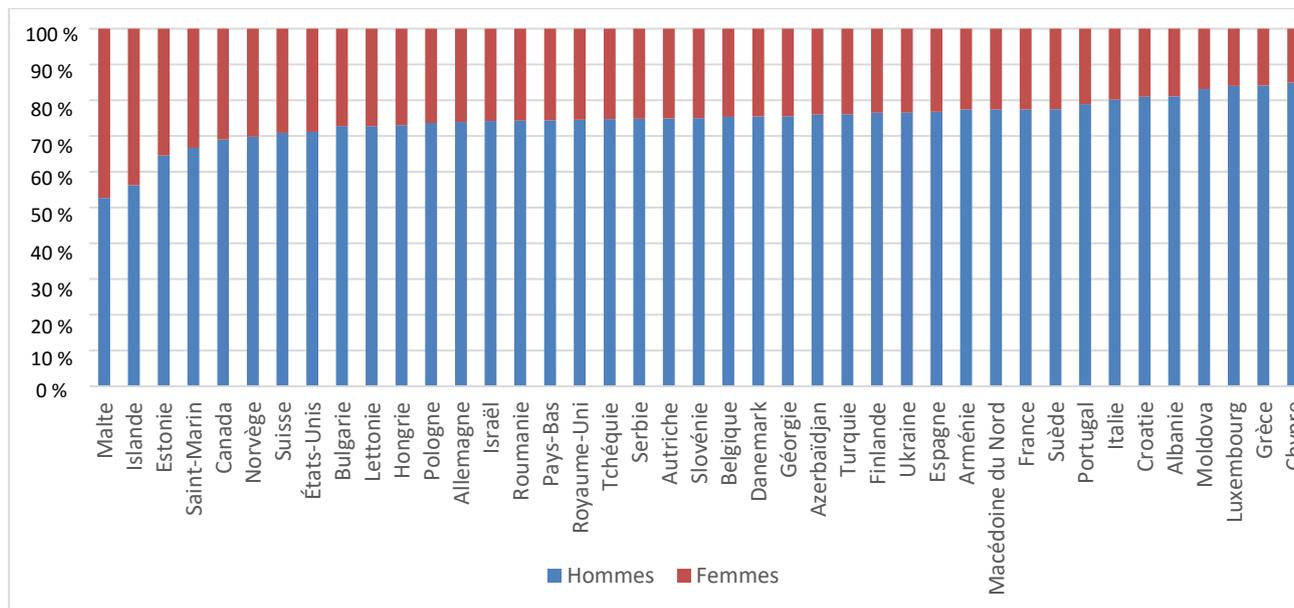
2. Dans la suite du présent document, on examinera quelques-unes des différences entre les sexes présentant un intérêt particulier, qui ressortent des données de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres entités, afin de nourrir le débat sur l'amélioration des données relatives aux transports ventilées par sexe.

II. Sécurité routière

3. La majorité des victimes qui décèdent dans un accident de la route sont des hommes. En 2017, les hommes comptaient pour 74 % des décès dus à un accident de la route dans la région de la CEE (dans les pays qui ont ventilé leurs données). Ce pourcentage varie d'un pays à l'autre ; il s'échelonne de 53 % à Malte à 85 % à Chypre.



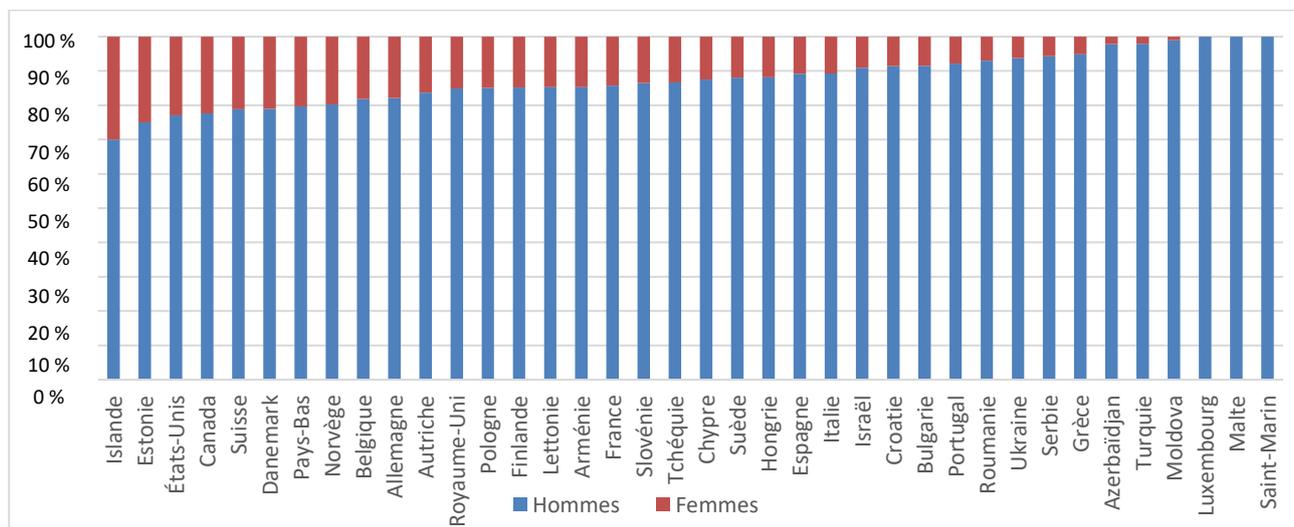
Figure 1
Personnes tuées dans un accident de la route, réparties par sexe, dans les pays de la CEE ayant fourni des données, 2017



Source : Base de données de la CEE.

4. Si l'on s'intéresse uniquement aux conducteurs de voiture, la différence entre les sexes est encore plus prononcée ; en moyenne, dans la région de la CEE, 83 % des conducteurs victimes d'un accident mortel sont des hommes. La figure 2 montre la fourchette de valeurs pour ce paramètre : elle va de 70 % en Islande à 100 % dans quelques pays (où le nombre total de décès est faible).

Figure 2
Conducteurs tués dans un accident de la route, répartis par sexe, dans les pays de la CEE ayant fourni des données, 2017



Source : Base de données de la CEE.

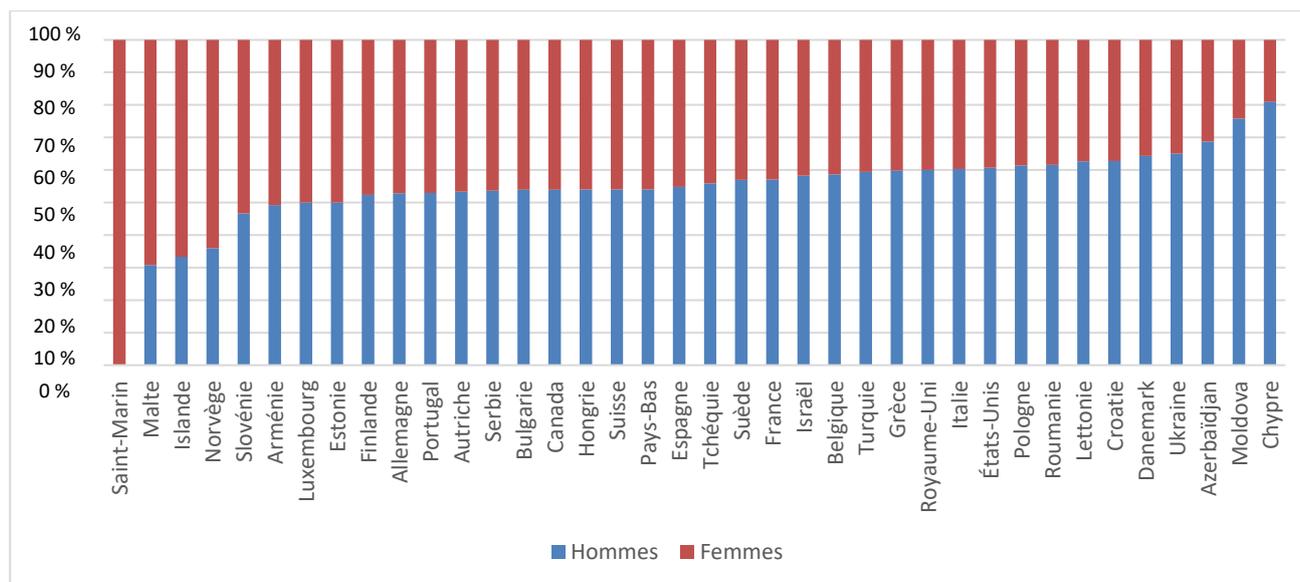
5. Ces fortes différences s'expliquent par un certain nombre de facteurs. En règle générale, les conducteurs parcourent des trajets plus longs que les conductrices et sont plus nombreux à être chauffeur professionnel. Il est également prouvé que les hommes conduisent plus vite et prennent davantage de risques au volant, y compris en conduisant en état d'ivresse (en 2018, par exemple, la Grande-Bretagne a enregistré 190 accidents mortels impliquant un

conducteur ayant dépassé le taux légal d'alcoolémie, contre 20 accidents mortels impliquant une conductrice présentant la même caractéristique)¹.

6. La différence dont il est question plus haut entre le nombre total de décès et le nombre de décès de conducteurs signifie également que la différence entre hommes et femmes est moins prononcée dans les cas des décès de piétons. C'est ce que montre la figure 3 : le pourcentage de piétons de sexe masculin est en moyenne de 60 % et s'échelonne principalement entre 30 % et 80 % (Saint-Marin n'est pas pris en compte en raison de ses très faibles chiffres).

Figure 3

Piétons tués dans un accident de la route, répartis par sexe, dans les pays de la CEE ayant fourni des données, 2017



Source : Base de données de la CEE.

III. Mobilité personnelle

7. On constate que, pour pouvoir déterminer l'importance de l'appartenance à un sexe ou un autre dans l'exposition aux risques (soit en tant que conducteur, soit en tant que piéton), il est important de disposer de données sur les voyageurs-kilomètres ou sur le nombre de trajets, ventilées par sexe. Dans de nombreux pays, la quantité de voyageurs-kilomètres effectués dans des voitures particulières de catégorie supérieure n'est même pas disponible. Les pays qui collectent ces données les tirent généralement d'enquêtes sur les déplacements, ce qui signifie qu'une ventilation par sexe est théoriquement possible. Cependant, il pourrait être plus simple, à l'avenir, de tirer de telles données d'une source nouvelle (voir ECE/TRANS/WP.6/2021/4).

8. La ventilation par sexe des voyageurs-kilomètres et du nombre de trajets présente un intérêt pour de nombreuses raisons autres que les considérations relatives à la sécurité routière et à l'exposition aux risques. Ainsi, en observant les différences entre les sexes pour ce qui est du choix du mode de transport, des distances parcourues et de l'objet des déplacements, on peut mieux comprendre la mobilité quotidienne de chacun.

9. On trouve un bon exemple de l'intérêt de la ventilation par sexe dans les résultats de l'enquête nationale sur les déplacements au Royaume-Uni. Ces résultats montrent que si les hommes parcourent de plus longues distances, les femmes effectuent un plus grand nombre de trajets. Si l'on considère ces résultats dans l'optique des mesures à mettre en place, la réduction de la durée des trajets de longue distance, par exemple, risque de profiter moins aux femmes qu'aux hommes. Par contre, les femmes pourraient bénéficier d'une mesure qui

¹ www.gov.uk/government/statistical-data-sets/reported-drinking-and-driving-ras51.

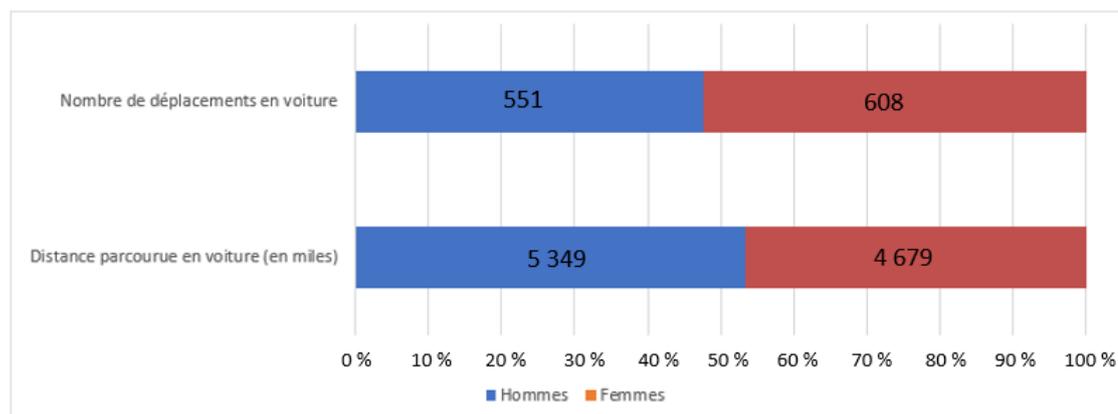
facilite l'enchaînement de leurs déplacements entre différents lieux tels que le domicile, le lieu de travail, les commerces locaux, ainsi que les trajets effectués pour conduire les enfants vers les établissements d'enseignement.

10. Dans les récentes publications du Forum international des transports sur les questions liées au genre dans les transports, on trouve de nombreux exemples similaires, assortis de données ventilées par ville. On y apprend ainsi que les femmes d'Helsinki sont 2,6 fois plus susceptibles que les hommes de prendre le taxi au lieu de la voiture/moto, 2,4 fois plus susceptibles de prendre le bus, plus de deux fois plus susceptibles de prendre le train, et 1,7 fois plus susceptibles de se déplacer à pied ou à vélo. De même, les femmes de Lisbonne sont 2,6 fois plus susceptibles que les hommes de prendre le taxi plutôt qu'un véhicule privé, 2,2 fois plus susceptibles de prendre le bus ou le tramway, et 1,3 fois plus susceptibles de prendre le train².

11. Les exemples ci-dessus sont axés sur la mesure de la mobilité et du transport, mais les registres de propriété ou d'immatriculation des véhicules permettent évidemment de discerner les modèles de mobilité. Ainsi, selon un rapport du Forum international des transports, en Suède, les hommes sont propriétaires de 70 % du parc automobile du pays. Pour sa part, l'Office central des statistiques d'Irlande publie³ des données ventilées par sexe qui montrent que 92 % des hommes âgés de 45 à 54 ans sont titulaires du permis de conduire, contre 85 % des femmes.

Figure 4

Répartition par sexe des déplacements en voiture (en nombre de déplacements) et de la distance parcourue en voiture (en miles)



Source : Enquête nationale 2019 sur les déplacements au Royaume-Uni.

IV. Conclusions

12. Le présent document expose très brièvement les bénéfices que la sécurité routière et la mobilité personnelle pourraient tirer de données qui prennent mieux en compte les questions de genre. L'utilisation, à l'avenir, de nouvelles sources de données statistiques concernant les transports pourrait faciliter cette démarche. Le Groupe de travail est encouragé à réfléchir aux exemples présentés, à faire part de ses propres travaux sur les statistiques de transport intégrant les questions de genre et à envisager les domaines dans lesquels il serait possible de collecter des données à l'avenir.

² www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/urban-travel-behaviour-gender.pdf.

³ www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-nts/nationaltravelsurvey2019/drivinglicences/.