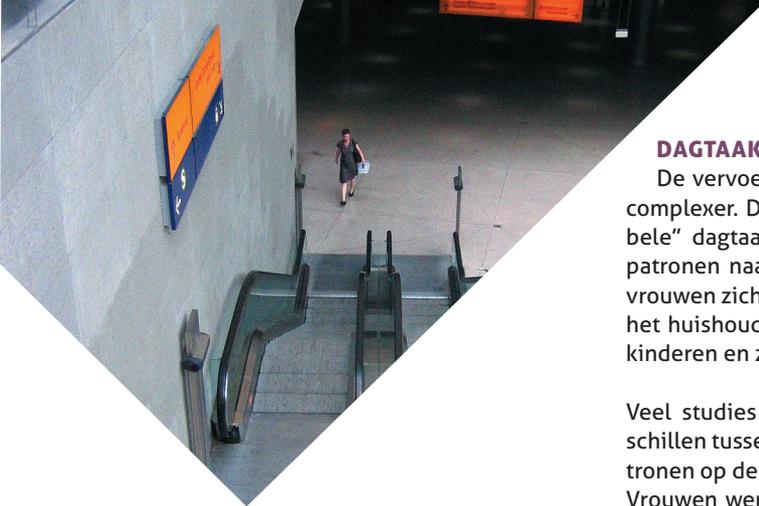




# Vrouwen en openbaar vervoer

Vrouwen verplaatsen zich anders dan mannen. Ze maken bijvoorbeeld meer gebruik van tram, bus, metro of trein. En toch mijden ze ook vaak het openbaar vervoer. Waarom? En wat kan er aan gedaan worden?



## VROUWEN VERPLAATSEN ZICH ANDERS DAN MANNEN

Uit een studie van de internationale literatuur door het Documentatiecentrum Genderbeleid van Amazone blijkt dat vervoerspatronen en vervoersnoden van mannen en vrouwen verschillen. Deze verschillen hangen onder meer samen met de thuissituatie, de arbeidsmarkt en de stedelijke infrastructuur.

♀	♂
Kortere afstanden	Eigen auto
Dichter bij huis	Beter betaalde job
Trip chaining	Heen en weer
Daluren	Piekuren
Veiligheid	Ook na zonsondergang

### TRIP CHAINING

Vrouwen maken om diverse redenen meer gebruik van het openbaar vervoer. Het mobiliteitspatroon van vrouwen wordt gekenmerkt door *trip chaining* (ketenmobiliteit): ze hebben vaak verschillende stops, zoals thuis-crèche-werk-winkel-crèche-thuis. Mannen daarentegen verplaatsen zich meer van punt tot punt: van thuis naar het werk, en terug.

### DAGTAAK EN ROLPATTERN

De vervoerspatronen van vrouwen zijn complexer. Dit is het gevolg van de "dubbele" dagtaak van vrouwen. Hoewel rolpatronen naar elkaar toegroeien, houden vrouwen zich vaker dan mannen bezig met het huishouden en de zorg voor ouderen, kinderen en zieken.

Veel studies schrijven de mobiliteitsverschillen tussen de seksen toe aan de rolpatronen op de arbeidsmarkt en in het gezin. Vrouwen werken vaker deeltijds, oefenen meer zorgberoepen uit, verdienen vaak minder en nemen vaker dan mannen zorgtaken op zich.

### VEILIGHEID

Vrouwen beperken vaak hun activiteiten om al dan niet reële veiligheidsrisico's te vermijden. Daarom verplaatsen ze zich minder vaak in het donker.

### FEITEN EN CIJFERS

- ⌚ Bijna 1 man op 2 gebruikt minstens vijf dagen per week de wagen. Bij vrouwen is dat slechts 1 op 3.
- ⌚ 44% van de vrouwen bestuurt nooit een wagen tegenover 30% van de mannen.
- ⌚ Ook zijn mannen vaker in het bezit van een rijbewijs.

### RIJDEN ZONDER HINDERPALEN

Vier soorten hindernissen bemoeilijken voor vrouwen vaak een vlot transport met tram, bus, trein.

### ONAANGEPASTE INFRASTRUCTUUR

Vrouwen verplaatsen zich vaker met kinderen,



buggy's en boodschappen. Dan kan het op- en afstappen van hoge treden moeilijk zijn. Vaak is er een gebrek aan ruimte om bagage te stallen. In de stations en aan de haltes zijn zitbanken en toiletten bijvoorbeeld niet altijd aangepast aan de noden van de vrouw.

### ONVEILIGHEIDSGEVOEL

Meer vrouwen dan mannen geven aan zich onveilig te voelen in het openbaar vervoer. Er moet geïnvesteerd worden in goede verlichting, open en toegankelijke wachtplaatsen, veiligheidspersoneel, up-to-date informatie, camerasystemen, enzovoort.

### VERVOERSKOSTEN

Verplaatsingskosten moeten betaalbaar blijven voor vrouwen. Zo zijn vervoersbewijzen nog al eens afgestemd op mensen die op frequente basis maar één bepaalde trip (bijvoorbeeld thuis-werk) afleggen. Vrouwen zijn vaak niet gebaat met de reguliere abonnementen en tickets omdat ze vaak deeltijds werken en vaker aan *trip chaining* doen.

### PRAKTISCHE HINDERNISSEN

Duidelijke, betrouwbare en up-to-date informatie over de routes, frequentie, tijd, verbindingen en veiligheid is nodig. Door hun complexere vervoerspatroon zijn vrouwen er vaker op aangewezen. Dit verhoogt ook het veiligheidsgevoel.

## GENDERMAINSTREAMING: GOOD PRACTICES?

Om een aangepast mobiliteitsbeleid uit te stippelen, moet de overheid aan gendermainstreaming doen. Dat is een strategie die de gelijkheid tussen vrouwen en mannen in de samenleving wil versterken door de genderdimensie een plaats te geven in alle fasen van het beleid.

### GENDERGESCHIEDEN STATISTIEKEN IN HET VERENIGD KONINKRIJK

Om tegemoet te komen aan de verschillende vervoersnoden is het cruciaal om gendergevoelige statistische data te verkrijgen. In het Verenigd Koninkrijk worden sinds 2000 nationale vervoersenquête gehouden door het Departement voor Vervoer. De data zijn gescheiden op basis van gender, leeftijd, beroep, enzovoort. Ze worden om de twee jaar verzameld. Op basis van deze up-to-date gegevensbank kan de overheid de mobiliteitspatronen en -noden van vrouwen integreren in het mobiliteitsbeleid.

### PARTICIPATIE EN AANGEPAST STADSDESIGN IN ZWEDEN

In Zweden heeft het ministerie voor Transport in 2002 gesteld dat gendergelijkheid één van de belangrijkste doelen is in haar vervoersbeleid. De stad Malmö begon in 2011 met de gendermainstreaming van het stedelijk openbaar vervoer.

Zo werd het voornamelijk vrouwelijke personeel van een lokaal hospitaal uitgenodigd om het beleid mee uit te tekenen. In Kalmar besloot men over te gaan tot *nattstops*: extra haltes 's nachts tussen twee officiële stopplaatsen, zodat vrouwen veilig en snel thuis geraken. In Rosengård zorgde de inspraak van jonge vrouwen voor een ander



gebruik van een vervallen parkeerplaats. Deze was eerder omgebouwd tot een plein waar jongeren konden skaten, sporten, graffiti spuiten. Al snel bleek dat er quasi enkel jongens kwamen. Meisjes vroegen om meer culturele activiteiten die met muziek en dans te maken hadden.

### **SENSIBILISERING IN BRUSSEL**

Naar aanleiding van de documentaire "Femme de la Rue" lanceerde de vzw Handen af in 2012 een sensibiliseringscampagne "Handen af! Stop seksisme!". Deze campagne probeerde seksisme en intimidatie tegen te gaan. De MIVB verleende actieve steun aan deze actie door zes maanden lang een tram van lijn 4 door Brussel te laten rijden met de slogan "De weg naar mijn hart loopt niet langs mijn billen".

### **INSPIREER U VIA:**

- [www.genderste.eu](http://www.genderste.eu): **GenderSTE** is een Europees netwerk dat gendergevoelige aanbevelingen formuleert met het oog op structurele veranderingen in wetenschappelijke en technologische instellingen en op het opnemen van het genderaspect in de inhoud van onderzoeksprogramma's. Het bevordert de strategie van gendermainstreaming in sleutelgebieden waar de man/vrouw-gelijkheid nog onvoldoende aan bod komt.
- [www.aeneas-project.eu](http://www.aeneas-project.eu): **AENEAS** is een Europees project, dat werd uitgevoerd in het kader van het "Intelligent Energy Europe" (IEE) - programma. Het doel van het project was de hoeksteen te vormen voor internationale toonaangevende projecten op het gebied van stedelijke mobiliteit en oudere mensen. Het project liep af in april 2011, maar de website geeft toegang tot een waaier informatiebronnen over mobiliteit van ouderen.

- <http://urbanet.curtin.edu.au>: **URBANET** is een Australisch netwerk van onderzoekers op het gebied van stedenplanning, stedenbouw, regionale ontwikkeling, transport, duurzaamheid en bestuur. De onderzoekers in dit netwerk staan in actieve dialoog met het bedrijfsleven en de overheid. Zij willen nieuwe kennis en nieuwe inzichten ontwikkelen vanuit een perspectief van duurzaamheid.

- <https://www.fhwa.dot.gov/ohim/>: De website van **Women's Travel Issues Second National Conference** werd ontwikkeld naar aanleiding van een conferentie, georganiseerd door de Universiteit van Arizona en de Morgan State Universiteit (VS) met het oog op de sensibilisering van beleidsmakers en verantwoordelijken op het gebied van stedenbouw en transport die zich buigen over het gendervraagstuk binnen mobiliteit. Hoewel van 1996, bevat de website nog steeds interessante literatuur over de verschillen in vervoerspatronen van mannen en vrouwen en over de mobiliteit van subgroepen van vrouwen.

### **ONMISBARE INFORMATIEBRONNEN:**

- **voor literatuur:** Documentatiecentrum RoSa > [www.rosadoc.be](http://www.rosadoc.be); Université des Femmes > [www.universitedesfemmes.be](http://www.universitedesfemmes.be); het Europees Instituut voor Gendergelijkheid > <http://eige.europa.eu>
- **voor genderstudies:** Sophia, het Belgisch netwerk voor genderstudies > [www.sophia.be](http://www.sophia.be); ATGENDER, Europese Vereniging voor genderonderzoek, -onderwijs en -documentatie > [www.atgender.eu](http://www.atgender.eu)

## HOE KAN HET BETER?

In de literatuur vond Amazone enkele aanbevelingen voor het overheidsbeleid:

### MAAK ZORGMOBILITEIT ZICHTBAAR IN DE STATISTIEKEN

Vrouwen maken vele verplaatsingen die met zorg te maken hebben: boodschappen doen, bezoeken afleggen, begeleiden van kinderen en ouderen. Recent onderzoek pleit voor een visuele zichtbaarheid van de totale "zorgmobiliteit" in de statistische diagrammen.

### BENOEM MEER VROUWEN IN BESLISSINGSORGANEN

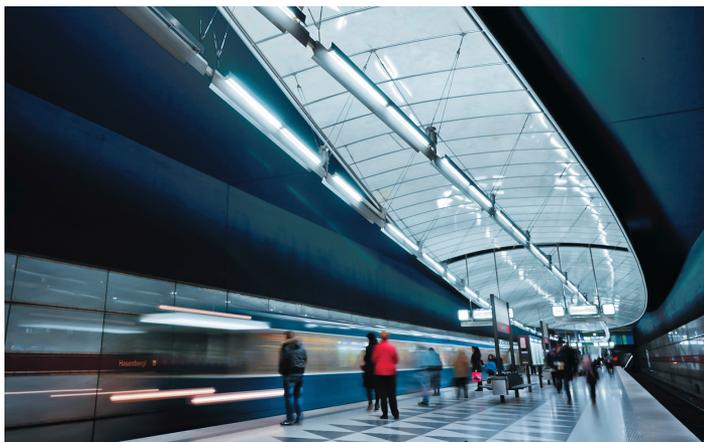
Ontwikkel een beleid dat expliciet rekening houdt met genderverschillen in de transportsector op nationaal, regionaal en EU-niveau. Verhoog de vrouwelijke vertegenwoordiging en integreer vrouwen in beleids- en beslissingsorganen van het openbaar vervoer. Onderneem acties om de tewerkstelling van vrouwen in het openbaar vervoer te verhogen.

### PAS DE STEDELIJKE INFRASTRUCTUUR AAN

Stadsprojecten moeten ervoor zorgen dat zwakke weggebruikers makkelijk en veilig de weg op kunnen. Dit houdt in: verbreding van voetpaden, bouwen van voetgangersbruggen, vluchtheuvels, parkings voor fietsers, verkeerslichten, verkeersdrempels.

### DIVERSIFIEER DE TARIEVEN

Stem tarieven voor het gebruik van openbaar vervoer af op de noden van vrouwen. Vervoerskosten kunnen een grote hap uit het huishoudbudget nemen, zeker voor mensen met een laag inkomen.



Vrouwen bevinden zich op het laagste niveau van de uitgavecurve voor transport. Ook hebben vrouwen vaker hogere vervoerskosten omdat zij omwille van hun *trip chaining* meerdere afzonderlijke tickets moeten kopen.

### VERHOOG DE VEILIGHEID

- **Anticipeer in de planning.** Hou bij het ontwerp van faciliteiten voor openbaar vervoer rekening met de veiligheidsnoden van vrouwen. Voor vrouwen is veiligheid, zeker als het donker is, een belangrijke factor in de keuze van hun vervoerspatronen.
- **Meer licht.** Wanneer het donker is kiezen vrouwen, om fysiek of verbaal geweld te vermijden, eerder voor de taxi dan dat ze te voet gaan of het openbaar vervoer nemen. Er moet gezorgd worden voor goede verlichting.
- **Meer volk.** Stop- en overstapplaatsen mogen niet langer verlaten donkere plekken zijn, maar moeten druk bezochte plaatsen met winkels zijn en met een grote publieke aanwezigheid. Een grotere aanwezigheid van veiligheidspersoneel en meer vrouwelijke conducteurs en bestuurders kan ook helpen. Sommige

vernieuwende programma's verlenen "haltes op vraag" die vrouwen 's avonds toelaten om dichterbij huis af te stappen.

- **Sensibiliseer.** Er kunnen bewustmakingscampagnes opgezet worden die zowel het publiek als de chauffeurs sensibiliseren rond respect voor vrouwen. Ook kunnen er technische middelen worden ingezet zoals veiligheidscamera's, noodtelefoons, paniek/alarmknoppen. Ervaring leert dat de meeste vrouwen menselijke hulp verkiezen boven technologische veiligheidsmaatregelen.
- **Verbeter het comfort.** Verbeter de gebruiksvriendelijkheid van de verschillende vervoersmiddelen op vlak van verlichting, camera's, veilige en toegankelijke parkings. Verbeter de fysieke toegankelijkheid (lage instap in bussen, liften en roltrappen, ruimte voor buggy's en boodschappentassen), verbeter de dienstverlening (afstemmen tijdschema's op de noden van vrouwen – bijvoorbeeld de uren van crèche of school).

### MEER WETEN?

Onderzoek naar een doorgedreven beleid voor vrouw, mobiliteit en openbaar vervoer is in België een terrein dat nog om (veel) verdere ontginning vraagt. Deze brochure is gebaseerd op een studie van internationale literatuur over gender en mobiliteit, uitgevoerd door het Documentatiecentrum Genderbeleid van Amazone. De studies, artikelen en toolkits, die hiervan aan de basis liggen vindt u ook terug via de online catalogus:

<http://db.amazone.be>  
[www.amazone.be](http://www.amazone.be)



#### Amazone vzw

*Kruispunt gendergelijkheid*

Middaglijnstraat 10

1210 Brussel

T 02 229 38 00

✉ [docu@amazone.be](mailto:docu@amazone.be)

🌐 [www.amazone.be](http://www.amazone.be)

📘 [/amazone.vzw.asbl](https://www.facebook.com/amazone.vzw.asbl)

🐦 [@amazone\\_be](https://twitter.com/amazone_be)

#### Colofon:

**Verantwoordelijke uitgever:**

Marleen Teugels

**Eindredactie:** Nico Krols

**Drukkerij:** Printdeal

D/2015/5548/1

#### Met de steun van:



INSTITUUT VOOR  
DE GELIJKHEID  
VAN VROUWEN  
EN MANNEN

- **Plus d'éclairage.** La nuit, les femmes préfèrent le taxi comme moyen de transport pour éviter les agressions verbales ou physiques. Un bon éclairage public procure un sentiment de sécurité plus grand quand on circule à pied ou en transport en commun.
- **Plus de personnes.** Les arrêts sombres et abandonnés sont anxiogènes. Ils doivent rester fréquentés en étant entourés de commerces et de lieux publics. Plus de personnel de sécurité et de conducteurs féminins peut également contribuer à améliorer la sécurité. Quelques nouveaux programmes proposent "des arrêts à la demande". Ceux-ci permettent aux femmes de descendre plus près de leur habitation lorsqu'elles se déplacent la nuit.
- **Sensibiliser.** Des campagnes de sensibilisation peuvent être lancées afin d'inciter le personnel des transports et grand public à respecter les femmes et leurs droits. Des moyens techniques peuvent également être introduits comme des caméras de surveillance, des téléphones d'urgence, des alarmes ou boutons d'urgence. Cependant, l'expérience de terrain révèle que les femmes préfèrent l'aide humaine à celle apportée par la technologie.
- **Améliorer le confort.** Améliorer l'utilisation des différents moyens de transports au niveau de l'éclairage, des caméras et de l'accès à des parkings sécurisés. Améliorer l'accès physique (marchés plus basses dans les bus, les ascenseurs et les escalators, ainsi qu'un espace pour les poussettes et sacs de courses), améliorer l'assistance (adapter les horaires aux besoins des femmes, par exemple pour les heures de crèche et d'école).



**Amazonie asbl**

*Carrefour de l'égalité de genre*

Rue du Méridien 10 - 1210 Bruxelles  
T 02 229 38 00

✉ docu@amazonie.be

🌐 www.amazonie.be

📄 /amazonie.vzw.asbl

🐦 @amazonie\_be

**Colophone :**

Editeur responsable : Marleen Teugels

Traduction : Constance Isaac

Rédaction finale : Nico Krols

Imprimerie : Printdeal

D/2015/5548/1

**Avec le soutien de :**



INSTITUT  
POUR L'ÉGALITÉ  
DES FEMMES  
ET DES HOMMES

## EN SAVOIR PLUS ?

La recherche sur la mobilité des femmes et leur utilisation des transports en commun reste un domaine qui demande encore à être exploité dans notre pays. Cette brochure est basée sur une étude de littérature internationale à propos du genre et de la mobilité, menée par le Centre de Documentation sur la Politique de Genre. Les études, articles et toolkits, qui ont permis la réalisation de cette brochure et du dossier d'étude de littérature, figurent dans notre catalogue disponible en ligne :

<http://db.amazonie.be>

[www.amazonie.be](http://www.amazonie.be)



## ADAPTER L'INFRASTRUCTURE URBAINE

Les projets urbains doivent s'assurer que les piétons et les usagers faibles des moyens de transport 'intermédiaires' peuvent se déplacer facilement et sans danger. Cela inclut l'élargissement des trottoirs, la construction de ponts pour les piétons, de refuges, de parkings pour les cyclistes, de feux de signalisation, de ralentisseurs, etc.

## DIVERSIFIER LES TARIFS

Ajuster les tarifs des transports aux besoins des femmes. Les frais de déplacement peuvent former une partie importante du budget familial, surtout pour les familles à bas revenus. Les femmes se situent au plus bas niveau de la courbe des statistiques de dépense pour les transports. Elles ont davantage de frais de transport car elles doivent supplément-acheter de nombreux tickets supplémentaires à cause du *trip chaining*.

## AUGMENTER LA SÉCURITÉ

Anticiper dans le **planning**. Tenir compte, à la conception des facilités des transports en commun, des besoins de sécurité des femmes. Pour celles-ci, la sécurité est un facteur important dans leur choix de transport. Cette tendance est renforcée dans des lieux sombres ou la nuit.

## DES SOURCES D'INFORMATION INCONTURNABLES :

- Pour la littérature : Université des Femmes > [www.universitedesfemmes.be](http://www.universitedesfemmes.be) ; Le centre de documentation Rosa > [www.rosadoc.be](http://www.rosadoc.be) ; l'Institut européen de l'égalité de genre (EIGE) > <http://eige.europa.eu>
- Pour les études : Sophia, réseau belge des études de genre > [www.sophia.be](http://www.sophia.be) ; ATGENDER, association européenne pour la recherche, l'enseignement et la documentation liés au genre > [www.atgender.eu](http://www.atgender.eu).

## DES AMÉLIORATIONS POSSIBLES

Amazona a trouvé dans la littérature quelques recommandations adressées aux autorités :

## FAIRE APPARAÎTRE LES DÉPLACEMENTS LIÉS AUX SOINS À LA PERSONNE DANS LES STATISTIQUES

Les femmes font beaucoup de déplacements liés aux soins à la personne : faire les courses, accompagner les enfants et les personnes âgées. Des enquêtes récentes plaident en faveur de la visibilité de la mobilité des soins dans les diagrammes statistiques.

## NOMMER PLUS DE FEMMES DANS LES ORGANES DÉCISIONNELS

Développer une politique qui prend explicitement en compte les différences de genre dans le secteur du transport au niveau national, régional et européen. Augmenter la représentation féminine et intégrer les femmes à des postes à responsabilité dans les sociétés de transport public. Entreprendre des actions pour augmenter le recrutement des femmes dans les sociétés de transport public.

## PARTICIPATION EN SUÈDE

En 2002, le ministère des Transports suédois a pointé l'égalité de genre comme l'un de ses objectifs les plus importants dans sa politique de mobilité. En 2011, la ville de Malmö a commencé le *gender mainstreaming* des transports en commun urbains. C'est ainsi que la ville a donné la parole au personnel, principalement féminin, de l'hôpital de la ville afin de dessiner la nouvelle politique. A Kalmar, une autre ville suédoise, il a été décidé de passer aux *nattstopp* : il s'agit d'arrêts ajoutés entre deux arrêts officiels. Ainsi les femmes peuvent rentrer chez elles plus rapidement et en toute sécurité. A Rosenård, la discussion s'est portée sur le réaménagement d'un parking abandonné. Il a fait peu neuf et a été transformé en une plaine où les jeunes peuvent faire du skateboard, du sport et des graffitis. Les demandes des jeunes femmes ont également été entendues et des activités plus culturelles en rapport avec la musique et la danse ont été mises en place.

## SENSIBILISATION À BRUXELLES

A l'occasion de la sortie du documentaire 'Femme de la Rue' en 2012, l'asbl Touche pas à ma pote (TPAMP) a lancé une campagne de sensibilisation "Touche pas à ma pote!". Elle vise à lutter contre le sexisme et l'intimidation. La STIB a alors apporté un soutien actif à cette action. Durant six mois, un tram de la ligne 4 a circulé à travers Bruxelles avec le slogan "Touche pas à ma pote".

## POUR PLUS D'INSPIRATION :

- [www.genderste.eu](http://www.genderste.eu) : **GenderSTE**, un réseau européen qui formule des recommandations liées au genre. Ce réseau cherche à amener des changements structurels dans les institutions technologiques et scientifiques. Il souhaite également incorporer l'analyse genrée dans le contenu des programmes de recherche. Ce réseau

utilise la stratégie du *gender mainstreaming* dans des lieux clés où l'égalité n'est pas encore suffisante.

- [www.aeneas-project.eu](http://www.aeneas-project.eu) : **AENEAS**, projet européen réalisé dans le cadre du programme "Intelligent Energy Europe" (IEGE). Son objectif est de jouer un rôle fondateur dans les projets internationaux autour de la mobilité urbaine et des personnes âgées. Le projet s'est terminé en avril 2011 mais son site internet reste accessible et donne accès à un éventail de sources d'information sur la mobilité des personnes âgées.
- <http://urbanet.curtin.edu.au> : **URBANET**, réseau australien de chercheurs sur le planning et la construction urbaine, afin de développer durablement des idées à travers la perspective du développement durable.

Internet de **Women's Travel Issues Second National Conference**, projet développé suite à une conférence organisée par les universités d'Arizona et de Morgan State (US) dans le but de sensibiliser les décideurs politiques et les responsables de la construction urbaine et des transports à la problématique du genre dans la mobilité. Bien que le site date de 1996, il contient toujours de la littérature intéressante sur la thématique de la mobilité, les différences entre les hommes et les femmes, les habitudes des femmes.

voyages bien précis (par exemple maison-travail). Les femmes ne profitent pas souvent de ces types d'abonnements et tickets car elles travaillent à temps partiel et font plus de *trip chaining*.

### OBSTACLES PRATIQUES

Des informations claires, fiables et à jour au sujet des trajets, de la fréquence de passage, des correspondances et de la sécurité sont nécessaires. Au vu des habitudes complexes de déplacement des femmes, ces conditions sont indispensables pour augmenter leur sentiment de sécurité.

### GENDERMAINSTREAMING : BONNES PRATIQUES ?

**P**our définir une politique de mobilité adaptée, les autorités doivent mettre en place le *gender mainstreaming*. En donnant une place à la question du genre dans toutes les étapes d'une politique de mobilité, cette stratégie vise à renforcer l'égalité entre les femmes et les hommes dans la société.

### STATISTIQUES SUR LES INÉGALITÉS DE GENRE AU ROYAUME-UNI

Afin de rencontrer les différents besoins de transport, il est crucial de collecter des statistiques sur les inégalités de genre. Le

Département des Transports du Royaume-Uni réalise des enquêtes nationales sur les transports depuis l'année 2000. Les données ont été réparties par critères de genre, d'âge, de métier, etc. Elles sont collectées tous les deux ans. Sur la base de ces données mises à jour régulièrement, les autorités peuvent intégrer les besoins des femmes dans leur politique de mobilité.

### SE DÉPLACER SANS ENCOMBRE

**O**n dénombre quatre types d'obs-tacles à l'utilisation des trams, bus et trains par les femmes.

### DES INFRASTRUCTURES ADAPTÉES

Les femmes se déplacent fréquemment avec des enfants, des poussettes et/ou des courses. Ainsi, monter et descendre des transports peut s'avérer difficile en présence de marches hautes. Un manque d'espace pour stocker les bagages est un élément souvent pointé du doigt. De plus, les places assises et les toilettes dans les gares et aux arrêts ne sont, par exemple, pas toujours adaptées.

### SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

Plus de femmes admettent qu'elles ne se sentent pas en sécurité dans les transports en commun. Il faut alors investir pour une infrastructure adaptée : un bon éclairage, des salles d'attentes ouvertes et accessibles, du personnel de sécurité, de l'information à jour, un système de surveillance, etc.

### FRAIS DE TRANSPORTS

Les frais de déplacements doivent demeurer abordables pour les femmes. On adapte aux personnes qui parcourent des







Les femmes se déplacent  
différemment des hommes.  
Elles utilisent davantage les  
trams, bus, métros ou trains.  
Pourtant, de nombreux  
obstacles entravent leur  
usage des transports publics.  
Pourquoi ?  
Et que peut-on y faire ?

# Les femmes et les transports publics

