



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par chemin de fer****Soixante-dix-huitième session**

Genève, 13 (après-midi) et 15 novembre 2024

Point 10 de l'ordre du jour provisoire

Sûreté des chemins de fer**Sécurité des femmes dans le milieu ferroviaire****Note du secrétariat****I. Introduction et mandat**

1. Les 18 et 19 juin 2024, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a tenu une session extraordinaire pour aborder deux sujets de grande importance pour les chemins de fer, axés sur les usagers vulnérables des chemins de fer, en collaboration avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Les représentants ont pu se pencher sur les questions de la lutte contre la traite des êtres humains dans le cadre des transports ferroviaires et de la sécurité des femmes dans le milieu ferroviaire. À la fin de la session, ils sont convenus qu'outre le rapport de la session (ECE/TRANS/SC.2/245, par. 34), un document de synthèse serait élaboré sur les deux sujets et mettrait également en évidence les voies envisageables pour aller de l'avant à la lumière des débats tenus à la session. Le présent document traite des aspects liés à la sécurité des femmes dans le milieu ferroviaire.

II. Résumé des débats

2. La 3^e séance de la session extraordinaire était consacrée au renforcement de la sécurité des femmes dans le milieu ferroviaire. Les principaux thèmes abordés par les intervenants étaient les suivants : la formation du personnel, la représentation adéquate des femmes dans les processus décisionnels, le réaménagement des gares ferroviaires visant à améliorer la visibilité et l'accessibilité, le renforcement de la surveillance et de l'assistance à l'aide des technologies modernes (applications mobiles, codes QR, télévision en circuit fermé (CCTV)) et la mise en place de mécanismes de signalement clairs en cas de harcèlement. Il a été indiqué que la prise en compte de la dimension de genre dans la planification était essentielle, les femmes ayant des besoins et des habitudes de déplacement différents en ce qui concernait les transports publics.

3. La représentante d'ONU-Femmes a fait observer que les femmes étaient les plus exposées à l'insécurité et au risque de subir des violences dans le cadre des services de transport, et qu'elles utilisaient souvent les transports publics plus longtemps, faisant plusieurs arrêts pour prendre soin de tierces personnes. Elle a souligné qu'il importait de garantir la représentation des femmes dans tous les processus décisionnels et toutes les



chaînes de valeur liés au secteur des transports, qui étaient encore dominés par les hommes. Elle a également souligné l'importance des conditions de voyage et des lieux d'attente, ainsi que la nécessité d'établir des normes sociales garantissant que les agressions sexuelles ne soient pas considérées comme un comportement acceptable au sein des communautés et entre les individus.

4. La représentante de FGC a présenté les mesures prises par son entreprise pour promouvoir l'égalité des sexes dans le secteur des transports et pour accroître la sécurité de tous les usagers, en particulier des groupes vulnérables. Il s'agissait notamment de la formation du personnel et du réaménagement des espaces ferroviaires, y compris les halls, les couloirs, les escaliers et les quais, visant à améliorer la visibilité et la sûreté. FGC mène des campagnes de sensibilisation du public préconisant la tolérance zéro à l'égard du harcèlement sexuel, forme le personnel et les passagers à la détection des situations d'abus et de harcèlement, et enseigne aux particuliers des stratégies efficaces pour y faire face.

5. La représentante de la SNCF a dit adopter une approche axée sur les clients visant à améliorer les conditions de transport ferroviaire, que ce soit lors de l'attente du train, dans le train ou après son arrivée. Son entreprise soumet des questionnaires visant à analyser la perception de l'insécurité qu'ont les usagers et les cas réels de harcèlement, car elle juge important de prendre ces deux aspects en considération. La SNCF met à disposition, dans tous les territoires couverts par le réseau ferroviaire, des services de téléassistance accessibles 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, y compris par SMS. Elle a mis en place des zones de sécurité et créé une application mobile, appelée UMay, visant à sécuriser les déplacements. Elle a également souligné l'importance des campagnes de sensibilisation et de la formation.

6. L'entreprise National Railways of Zimbabwe a souligné que la planification des transports par chemin de fer devait être pleinement inclusive et tenir compte des besoins et des habitudes de déplacement de tous les usagers. Elle a amélioré la sécurité en renforçant la surveillance au moyen de la télévision en circuit fermé et en désignant des compartiments et des sièges réservés aux femmes. Les mesures qu'elle a prises ont notamment pour objet d'augmenter le nombre de femmes agents, de former le personnel et d'encourager le signalement des activités suspectes. L'entreprise a indiqué qu'il était essentiel de collaborer avec les organisations de femmes pour fournir un soutien adapté aux femmes et a souligné l'importance des politiques et des protocoles de soutien aux victimes.

7. La représentante de l'Union internationale des transports publics (UITP) a fait observer que, pour ce qui était de l'utilisation des transports publics, les problèmes étaient plus graves pour les femmes, qui étaient notamment victimes de harcèlement et d'agressions, ce qui restreignait leur mobilité et leur indépendance, les désavantageait sur le plan économique et avait des conséquences négatives pour elles sur le plan social. L'UITP a adopté une approche intégrée fondée sur le genre pour les questions liées à l'amélioration des infrastructures, aux processus de prise de décisions et à la culture d'entreprise visant à accroître l'autonomie des femmes. Elle a souligné l'importance de la collecte de données et de l'utilisation de technologies telles que la vidéosurveillance, les applications mobiles et les dispositifs de localisation en temps réel. Elle a en outre insisté sur le rôle des campagnes de sensibilisation, des programmes éducatifs et de la collaboration avec les autorités locales et les parties prenantes.

8. La représentante de l'EPF a rappelé que la sensibilisation et l'éducation, ainsi que la conception réfléchie des gares, avaient un rôle important à jouer pour améliorer la sûreté des transports. Elle a également souligné l'importance de la connectivité numérique pour l'obtention d'une assistance immédiate, ainsi que des installations de recharge des téléphones permettant aux passagers de rester connectés. Elle a en outre fait observer qu'il était essentiel d'appliquer une législation appropriée et de fournir des orientations claires.

9. Au cours du débat général et de la séance de questions-réponses qui ont suivi les exposés, les représentants ont rappelé que les efforts collectifs et les responsabilités partagées, associant les pouvoirs publics, la police, le secteur privé et les cadres juridiques, avaient un rôle essentiel à jouer pour renforcer la sécurité des femmes dans le milieu ferroviaire. Ils ont fait observer qu'outre l'amélioration de l'aménagement des gares ferroviaires, les approches à long terme, telles que l'éducation, les campagnes de

sensibilisation du public et le renforcement des mesures de sécurité, étaient déterminantes dans la mise en place de systèmes de transport sûrs et sécurisés.

10. Le Groupe de travail s'est félicité des échanges de vues concernant la sécurité des femmes dans le milieu ferroviaire. Il a demandé au secrétariat d'élaborer, en consultation avec l'UIC, une publication consacrée aux lignes directrices relatives aux pratiques exemplaires en matière de sécurité des femmes dans le milieu ferroviaire. Il a demandé aux participants à la réunion d'adresser toute contribution utile à cette publication au secrétariat, ou directement à l'UIC, avant la fin du mois de septembre 2024. La CEE et l'UIC pourraient ensuite établir un document à publier sur ce sujet.

III. Élaboration de lignes directrices relatives aux pratiques exemplaires et prochaines étapes

11. Comme indiqué dans la section précédente, l'un des principaux résultats de la session extraordinaire a été la demande faite par les États membres d'élaborer une publication consacrée aux lignes directrices relatives aux pratiques exemplaires en matière de sécurité des femmes dans le milieu ferroviaire. Ces lignes directrices doivent être élaborées sur la base des informations fournies lors de l'atelier, ainsi que de celles communiquées par les parties prenantes. Au moment de la rédaction du présent document, la date limite indiquée au paragraphe 10 ci-dessus n'avait pas été atteinte. Le Groupe de travail sera informé de l'état d'avancement à sa soixante-dix-huitième session.

12. Il est prévu d'élaborer un projet de document avant l'été 2025 et de le soumettre pour observations aux parties prenantes du SC.2 et aux participants à l'atelier de juin 2024. Le projet de plan du document à examiner pourrait se présenter comme suit :

- Introduction : une partie introductive permettant de définir les enjeux et les problèmes actuels ;
- Expériences internationales : une partie dans laquelle les auteurs recensent les mesures prises par les États membres et leurs expériences et partagent les expériences recueillies auprès des parties intéressées ;
- Recommandations : une partie dans laquelle sont recensés les activités ou investissements communs qui pourraient être réalisés par les États membres, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les autres parties prenantes concernées afin de renforcer la sécurité des femmes dans le milieu ferroviaire.

13. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner plus avant cette proposition et décider de la suite à y donner.