

# **10 Les femmes et l'ODD 11 – Villes et communautés durables : faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables**

---

Les femmes et les hommes n'ont pas le même rapport à la conception des villes et de l'habitat et à l'infrastructure des transports parce qu'ils jouent des rôles sociaux différents, suivent des profils professionnels différents et n'ont pas les mêmes préférences. Les risques engendrés par l'urbanisation sauvage, l'étalement urbain et les taudis, ainsi que par des transports inadaptés et dangereux, sont plus importants pour les femmes en raison de divers facteurs, des effets de la pollution intérieure et extérieure à la violence sexuelle. Ce chapitre passe en revue les données mettant en évidence les différences d'impact de la vie et de l'aménagement urbains sur les hommes et les femmes, examine le rôle des femmes dans la promotion de villes et de transports durables et inclusifs, et propose une série de recommandations d'action afin de mieux intégrer les aspects relatifs à l'égalité femmes-hommes et à la durabilité dans les stratégies et mesures d'urbanisation et d'infrastructures urbaines.

---

## 10.1. Éléments à retenir

Ce chapitre se concentre sur l'interaction entre l'égalité des sexes (ODD 5) et la promotion de communautés inclusives et durables, en mettant l'accent sur les zones urbaines (ODD 11). Les principaux constats et recommandations sont les suivants :

- L'urbanisation galopante, conjuguée à la croissance ininterrompue de la population mondiale, exacerbe un certain nombre d'enjeux sociaux et environnementaux, comme la pénurie de logements, l'étalement urbain, les émissions de carbone, la pollution atmosphérique et la dégradation des sols.
- La pollution atmosphérique est très néfaste pour la santé des enfants, des personnes âgées et des femmes, en particulier pendant la grossesse. En outre, les femmes sont surreprésentées parmi les citoyens à bas revenu, qui vivent généralement au plus près des quartiers les plus pollués des villes.
- Les catastrophes naturelles font généralement plus de victimes parmi les femmes que parmi les hommes. Les femmes semblent être les plus touchées par les catastrophes naturelles frappant les zones urbaines, surtout lorsqu'elles vivent dans les quartiers les plus pauvres. Elles sont plus susceptibles de quitter le domicile en dernier (ou d'y rester) en cas de catastrophe naturelle, en raison des inégalités existantes entre les sexes en termes d'accès aux ressources, et de la division du travail basée sur le sexe.
- Des infrastructures de transport inadaptées et peu sûres ont un impact négatif plus marqué sur les perspectives économiques des femmes que sur celles des hommes. Les femmes sont généralement plus sensibles aux contraintes de temps, et attribuent un coût d'opportunité plus élevé au temps de trajet en raison de leurs différentes responsabilités domestiques, familiales et professionnelles. La sécurité est également une priorité absolue pour les femmes, qui renforce l'attractivité des transports publics.
- Les préférences des femmes en matière de transport et de mobilité sont souvent plus durables que celles des hommes, car les femmes ont des habitudes de déplacement plus durables. L'adaptation des transports publics aux besoins des femmes (notamment au regard de la sécurité et de la multimodalité) pourrait donc renforcer la durabilité des déplacements, accroître le bien-être des femmes et améliorer leurs perspectives économiques.
- L'interaction entre l'égalité des sexes et le développement urbain et des transports nécessite une analyse intersectorielle qui tienne compte d'autres facteurs tels que la race et la situation socioéconomique.
- Une meilleure représentation des femmes dans la prise de décision et les professions liées à l'urbanisme et à la planification urbaine pourrait contribuer à mieux adapter les villes et les agglomérations à leurs besoins et, par conséquent, à optimiser les investissements dans les infrastructures afin de répondre aux besoins de l'ensemble de la population.
- Il est nécessaire de recueillir des données à l'échelle locale sur les habitudes de transport et de mobilité des femmes, ainsi que des statistiques sur leurs préférences et leur emploi du temps. Il est indispensable de mieux comprendre les besoins des femmes en matière de déplacements pour prendre les bonnes décisions concernant le développement durable des villes et des transports.
- Les villes devraient élaborer des stratégies globales en matière de sécurité, en mettant l'accent sur la violence à l'égard des femmes. Plus généralement, les stratégies, politiques et projets dans les domaines des transports et de l'aménagement du territoire doivent prendre en compte les besoins des femmes, et il convient de mettre en avant leur rôle dans l'élaboration des politiques

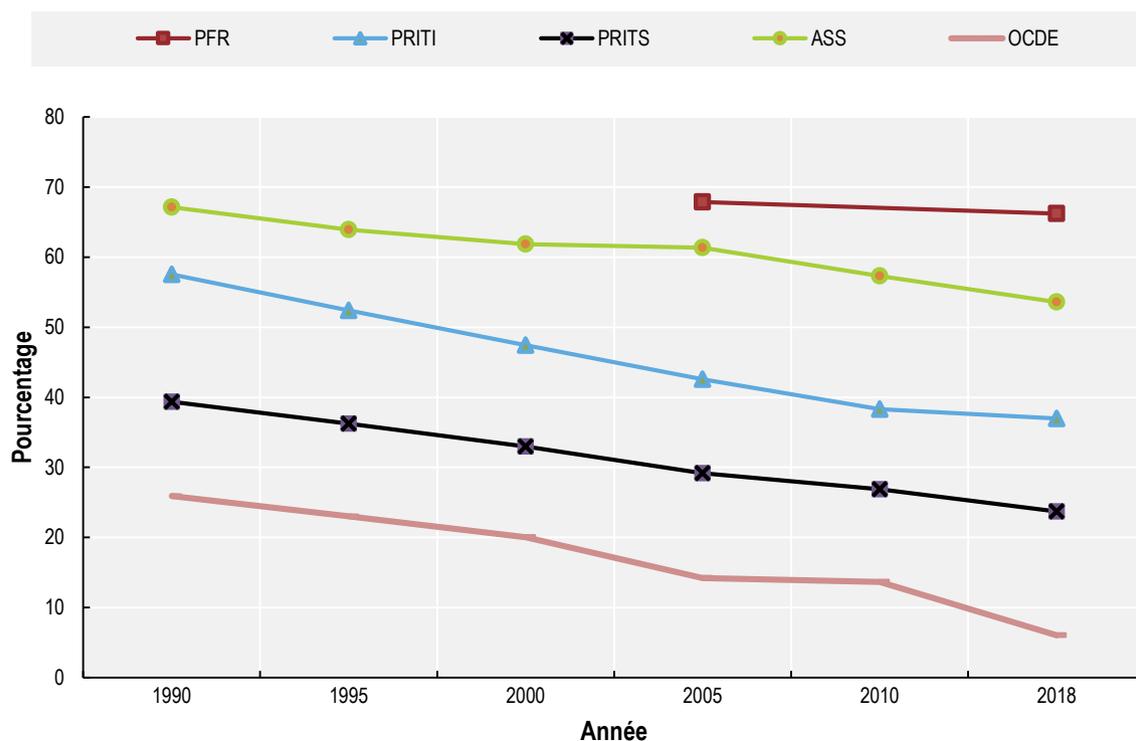
urbaines nationales. Les stratégies et les mesures relatives à la résilience face aux catastrophes naturelles gagneraient également à intégrer la problématique femmes-hommes.

## 10.2. Principales liens entre l'égalité des sexes, l'aménagement des zones urbaines et d'habitation et les autres ODD

Cinquante-cinq pour cent de la population mondiale vit dans des villes, et cette proportion augmente rapidement. Elle pourrait atteindre 60 % d'ici à 2030, et 70 % d'ici à 2050 (86 % dans les pays de l'OCDE) (UN, 2018<sup>[1]</sup>). Les villes sont synonymes d'emplois bien rémunérés et de qualité, d'éducation, de santé et de services sociaux. Cependant, elles sont également associées à une forte concentration des inégalités et sont à l'origine d'une grande partie des problèmes environnementaux croissants à travers le monde. Les villes représentent plus de 70 % de la consommation totale d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre (GES) (OECD, 2017<sup>[2]</sup>) (United Nations, 2017<sup>[3]</sup>). L'urbanisation croissante, conjuguée à la croissance ininterrompue de la population mondiale, va exacerber un certain nombre d'enjeux sociaux et environnementaux, comme les embouteillages, la pénurie de logements, les émissions de carbone, la pollution atmosphérique et la dégradation des sols.

Les problèmes sont plus marqués dans les villes en expansion très rapide, où la construction de logements et le développement des infrastructures publiques ne parviennent pas à suivre le rythme de croissance que la population. En 2018, dans les pays à faible revenu, 66 % de la population urbaine vivait dans des taudis sans accès à l'eau potable, à l'assainissement, à l'éducation et aux services sociaux. L'Afrique subsaharienne est la région géographique qui compte la plus grande part de ménages habitant un taudis urbain, soit 54 % (Graphique 10.1). Même si le pourcentage de personnes vivant dans des taudis semble diminuer, leur nombre absolu a augmenté à l'échelle mondiale au cours des 25 dernières années, passant de 650 millions en 1990 à près d'un milliard en 2016 (Clos, 2016<sup>[4]</sup>).

Graphique 10.1. Population vivant dans des taudis (en % de la population urbaine)



*Note* : la population vivant dans des taudis correspond à la proportion de la population urbaine vivant dans des taudis. Un ménage vivant dans un taudis est défini comme un groupe d'individus vivant sous le même toit, dépourvus d'une ou plusieurs des conditions suivantes : accès à une eau améliorée, à un assainissement amélioré, à une surface habitable suffisante et à la durabilité du logement. Informations présentées pour les pays à faible revenu (PFR), les pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure (PRITI), les pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure (PRITS), les pays membres de l'OCDE (OCDE) et la région de l'Afrique subsaharienne (ASS).

*Source* : Indicateurs du développement dans le monde du Groupe de la Banque mondiale, dernière mise à jour le 15/10/2020.

La façon dont les villes sont aménagées et gouvernées, et notamment les services proposés, ont des répercussions sur la plupart des ODD. Par exemple, l'accès aux soins (ODD 4) et à l'éducation (ODD 3) dépend de la localisation des établissements de santé et d'enseignement et de leur accessibilité (c'est-à-dire du réseau de transport). Dans le même temps, l'urbanisation croissante se traduit par une forte pollution de l'air et de l'eau (ODD 3 et 6), des pressions sur la gestion des déchets (ODD 12) et une dépendance croissante à l'égard des combustibles fossiles en tant que source d'énergie (ODD 7).

On considère généralement que les aspects liés à l'égalité entre les sexes n'entrent pas en ligne de compte dans la planification urbaine et le développement des infrastructures. Toutefois, les femmes et les hommes n'ont pas le même rapport aux aménagements urbains, à l'habitat et aux infrastructures de transport du fait des différences entre les deux sexes sur le plan des rôles sociaux, des professions exercées et des préférences personnelles (ODD 5). La planification des villes et des habitats et les infrastructures de transport ne tiennent pas compte des besoins et de la vie de leurs différents usagers, notamment des femmes et les filles, comme il ressort du Manuel pour un aménagement urbain inclusif et garant de l'égalité des genres de la Banque mondiale (WBG, 2020<sup>[5]</sup>). Cela peut sensiblement réduire les perspectives économiques et la qualité de vie de ces usagers en augmentant la durée et le coût de leurs trajets, en plus de contribuer à la pollution de l'air et au gaspillage de ressources. Cela peut également entraîner une hausse des risques en matière de sûreté et de sécurité, en intensifiant des phénomènes comme la violence à l'égard des femmes.

Les secteurs impliqués dans l'aménagement des zones urbaines et d'habitation – à savoir le logement, les transports et l'urbanisme – ont des répercussions importantes sur les objectifs d'égalité des sexes à travers trois dimensions essentielles : les types d'usagers (accessibilité physique et financière, et sécurité), la participation au marché du travail (emploi et participation aux décisions), et les retombées (sociales et environnementales). La participation accrue des femmes à la prise de décision dans ces secteurs pourrait contribuer à réduire l'empreinte écologique globale des infrastructures dans les zones urbaines, et à les rendre plus inclusives pour les femmes.

L'aménagement urbain et les systèmes de transport durables englobent à la fois la durabilité de l'environnement et l'inclusivité dans leur définition. L'inclusivité se caractérise quant à elle par la priorité accordée à l'accessibilité plutôt qu'à la mobilité (OECD, 2019<sup>[6]</sup>). Les habitudes de mobilité des femmes bénéficient beaucoup plus d'un tournant en faveur de l'accessibilité, et donc d'un aménagement urbain et de transports plus durables. Cela vaut également pour l'accès aux infrastructures sociales.

### 10.3. Différences d'impact de la vie et de l'aménagement urbains non durables sur les hommes et les femmes – principaux enjeux

#### 10.3.1. Impact sexospécifique de la pollution urbaine, des catastrophes naturelles et des autres risques pour la santé

Les risques posés par l'urbanisation sauvage, l'étalement urbain et les taudis sont plus importants pour les femmes en raison de divers facteurs, depuis les effets de la pollution intérieure et extérieure à la violence sexiste. Les femmes et les enfants sont les plus exposés à la pollution de l'air intérieur dans les pays en développement, où la biomasse est encore utilisée pour le chauffage et la cuisine, causant quelque 4 millions de décès par an (WHO, 2018<sup>[7]</sup>). Comme les femmes passent plus de temps à la maison que les hommes et qu'elles utilisent plus souvent des produits d'entretien ménager, elles sont également plus exposées à certains produits chimiques dangereux (Hertz-Picciotto et al., 2010<sup>[8]</sup>).

La croissance des villes et l'expansion des zones urbaines se sont également traduites par une exposition accrue de la population à la pollution de l'air extérieur. Les études ont systématiquement mis en évidence que la pollution atmosphérique est très néfaste pour la santé des enfants, des personnes âgées et des femmes, en particulier pendant la grossesse (voir section 3.2.1). En outre, les femmes sont surreprésentées parmi les citoyens à bas revenu, qui habitent généralement plus près des quartiers les plus pollués des villes (par ex. trafic important, usines, etc.).

La pollution a des effets plus marqués sur les femmes dans d'autres contextes. Comme elles sont les principales responsables des obligations familiales au sein du foyer, elles sont plus susceptibles de rester à la maison avec des enfants pendant les jours de forte pollution, ce qui réduit leurs perspectives d'emploi (Aragón, Miranda and Oliva, 2017<sup>[9]</sup>) (Montt, 2018<sup>[10]</sup>). La recherche établit également un lien entre la pollution de l'air et les facteurs psychologiques ayant une incidence sur la santé mentale et physique (Zhang, Zhang and Chen, 2015<sup>[11]</sup>) (Kioumourtzoglou et al., 2017<sup>[12]</sup>), les performances cognitives (Chen, Zhang and Zhang, 2017<sup>[13]</sup>) et même les comportements violents, dont les femmes sont les principales victimes (Truman, Morgan and Statisticians, 2014<sup>[14]</sup>) (Burkhardt et al., 2019<sup>[15]</sup>).

Les inégalités entre les sexes en termes d'exposition à la pollution urbaine et à d'autres facteurs de perturbation de l'environnement peuvent bénéficier d'une analyse intersectorielle qui tient compte d'autres facteurs tels que la race et la situation socioéconomique. Par exemple, la persistance de l'injustice environnementale signifie que les ménages appartenant à des minorités ethniques en Amérique du Nord et en Europe sont proportionnellement plus nombreux à vivre près d'incinérateurs et de décharges, et que les écoles accueillant une forte proportion d'élèves issus de minorités ethniques ou nationales sont situées à proximité d'autoroutes et de sites industriels (Martuzzi, Mitis and Forastiere, 2010<sup>[16]</sup>) (Kweon et al., 2016<sup>[17]</sup>). Aux États-Unis, des recherches montrent que les minorités raciales et ethniques, en particulier

dans les zones métropolitaines où la ségrégation résidentielle est forte, sont davantage exposées à des niveaux plus élevés de pollution atmosphérique (NO<sub>2</sub>, PM<sub>2.5</sub> et PM<sub>10</sub>) que les blancs<sup>1</sup>, car ces groupes habitent à proximité des routes, des sites industriels et des chantiers de construction (Woo et al., 2019<sup>[18]</sup>). Il est essentiel de comprendre comment ces inégalités urbaines peuvent interagir avec les inégalités entre les sexes pour conceptualiser la charge qui pèse sur les femmes.

La santé des femmes est également particulièrement sensible à l'absence d'assainissement et d'eau propre (principalement dans les pays en développement) (OMS et UNICEF, 2017<sup>[19]</sup>), au smog et à d'autres formes de pollution (y compris la contamination chimique) pendant la grossesse (Inyinbor Adejumo et al., 2018<sup>[19]</sup>) (Bergman, Rüegg and Drakvik, 2019<sup>[20]</sup>) (Leiser et al., 2019<sup>[21]</sup>) (Freia Project, 2020<sup>[22]</sup>). Le risque d'obésité et de comorbidités comme le diabète et les maladies cardiovasculaires est également plus important en environnement urbain. Les modes de vie sédentaires des individus et l'évolution des habitudes alimentaires dans les villes sont des facteurs déterminants de ces effets sur la santé (Smith S. et al, 2012<sup>[23]</sup>) (Gassasse et al., 2017<sup>[24]</sup>) (Congdon, 2019<sup>[25]</sup>). Cette tendance se confirme également dans les pays en développement, où les phénomènes de malnutrition (suralimentation ou sous-alimentation) sont de plus en plus fréquents (Kuddus, Tynan and McBryde, 2020<sup>[26]</sup>) (Yarahmadi et al., 2013<sup>[27]</sup>). Les habitantes des zones urbaines semblent être plus touchées par l'obésité dans les pays à faible revenu ; alors que dans les pays à revenu élevé, l'obésité est répandue chez les femmes comme chez les hommes dans les groupes défavorisés (Swinburn et al., 2011<sup>[28]</sup>). Parmi les autres mesures telles que la modification des habitudes alimentaires, il est nécessaire d'améliorer l'accès des enfants et des adultes aux installations sportives et de loisirs, car cela permettrait aux citoyens de faire plus d'exercice et d'adopter un style de vie plus sain. D'autres infrastructures comme des pistes cyclables et des espaces verts publics pourraient également inciter la population urbaine à faire plus d'exercice, tout en encourageant la mobilité des femmes, plus durable que celle des hommes (section 10.3.3).

Des études sur l'impact des catastrophes naturelles ont également montré qu'elles tuent en moyenne plus de femmes que d'hommes (Neumayer and Plümpert, 2007<sup>[29]</sup>) (Islam, 2012<sup>[30]</sup>). Ces phénomènes sont de plus en plus fréquents, en raison de l'effet du changement climatique sur les phénomènes météorologiques extrêmes. Les femmes semblent être les plus touchées par les catastrophes naturelles frappant les zones urbaines, surtout lorsqu'elles vivent dans les quartiers les plus pauvres. En 2011, par exemple, les inondations de la ville côtière de Lagos, au Nigéria, ont tué 100 personnes et en ont déplacé des milliers, causant 320 millions USD de dommages. Les femmes vivant dans des taudis urbains ont été particulièrement touchées par ces inondations, qui ont endommagé leurs maisons et leurs biens, et ont provoqué des maladies et des blessures ; par conséquent, leurs responsabilités familiales se sont alourdies. Le manque d'assainissement et les conditions sanitaires se sont également aggravés en comparaison avec les femmes des autres quartiers (Ajibade, McBean and Bezner-Kerr, 2013<sup>[31]</sup>). Selon une étude d'Oxfam relative aux décès causés par le tsunami de 2004 dans les régions côtières d'Indonésie, les femmes et les filles représentaient plus de trois quarts des décès dans la plupart des villages étudiés (Oxfam International, 2005<sup>[32]</sup>). En 1991, lors des catastrophes cycloniques qui ont frappé le Bangladesh, sur les 140 000 personnes décédées, 90 % étaient des femmes (Ikeda, 1995<sup>[33]</sup>). Dans les pays industrialisés, on a compté plus de décès chez les femmes que chez les hommes lors de la canicule qui a frappé l'Europe en 2003, et en France, la plupart des personnes décédées étaient des femmes âgées (Pirard et al., 2005<sup>[34]</sup>). Les catastrophes naturelles affectent également la structure des villes, car elles détruisent les logements et les moyens de subsistance. Dans le cas de la canicule qui a touché l'Europe, les structures et commodités des logements existants étaient inefficaces pour faire face aux températures élevées (Ogg, 2005<sup>[35]</sup>).

Le taux disproportionné de mortalité féminine lors des catastrophes naturelles résulte du fait que les femmes restent dans les zones à risque pour effectuer des tâches domestiques, tandis que les hommes sont plus susceptibles de s'absenter du domicile ou d'avoir accès à des moyens de transport, et donc de fuir rapidement. Les femmes sont plus susceptibles de quitter le domicile en dernier (ou d'y rester) en cas de catastrophe naturelle, en raison des inégalités existantes entre les sexes en termes d'accès aux

ressources, et de la division du travail basée sur le sexe. Dans les zones côtières de l'Indonésie et du Sri Lanka, les femmes ont passé de précieuses secondes à chercher leurs proches et leurs enfants lorsque la vague a frappé, et les hommes étaient plus nombreux que les femmes à savoir nager (Oxfam International, 2005<sup>[36]</sup>).

Les femmes et les filles sont également exposées à un risque accru de violence sexiste pendant et après les catastrophes naturelles. En l'absence de dispositifs de protection sociale et dans les situations où l'insécurité alimentaire se conjugue à l'impunité pour les violences sexistes, les femmes et les filles sont souvent exposées à la violence et à l'exploitation sexuelle lorsqu'elles tentent d'avoir accès à la nourriture et à d'autres besoins essentiels pour les membres de leur famille et pour elles-mêmes. Les femmes et les filles handicapées sont particulièrement exposées à la violence sexiste et à l'exploitation sexuelle pendant et après les catastrophes, en raison de la discrimination fondée sur les limitations physiques et les obstacles à la communication et de l'inaccessibilité des services et installations de base (Castañeda Carney et al., 2020<sup>[37]</sup>).

Le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-30) reconnaît le rôle des femmes dans la gestion des risques, la réduction des risques et le renforcement de la résilience. Il fait référence à la promotion de l'égalité femmes-hommes (participation à la prise de décision et à la gestion des ressources, accès aux mesures de protection sociale, à l'éducation, à la santé et à l'alerte précoce, etc.). L'Accord de Paris de 2015 souligne à la fois la contribution de l'égalité femmes-hommes et de l'autonomisation des femmes à la lutte contre les changements climatiques, et l'impact spécifique des changements climatiques sur les femmes. Une meilleure cohérence entre les cadres relatifs au changement climatique et ceux relatifs à la réduction des risques de catastrophes est jugée indispensable à un déploiement plus efficace des mesures (OECD, 2020<sup>[38]</sup>). Étant donné que les phénomènes météorologiques extrêmes et les risques naturels n'ont pas le même impact sur les femmes, il convient également de donner la priorité aux mesures de prévention des risques et d'adaptation tenant compte des disparités entre les sexes. Ces mesures doivent veiller à inclure les femmes dans l'administration, la prise de décision et l'élaboration de mesures préventives, et lutter contre les inégalités qui aggravent la vulnérabilité de certains groupes de population face à ces phénomènes. Il est également essentiel de tenir compte de la problématique femmes-hommes dans le financement des secours en cas de catastrophe.

Par exemple, après le tremblement de terre de 2005 dans la région de l'Azad Cachemire sous administration pakistanaise, qui a fait plus de 85 000 morts, le Programme d'aide au rétablissement des moyens de subsistance des personnes déplacées par le séisme comprenait un Plan d'action pour la vulnérabilité liée au sexe. Les fonds sont spécifiquement destinés à améliorer l'accès des femmes aux droits et aux privilèges liés à la propriété foncière et immobilière. Toutes les nouvelles maisons ont été enregistrées sous les noms de la femme et du mari. Le plan fixe également des objectifs pour assurer un accès équitable à la reconstruction du logement en assurant une représentation féminine de 50 % dans les comités de reconstruction des villages. En outre, les femmes devaient représenter 50 % des participants formés à la reconstruction du logement et à d'autres compétences non traditionnelles. Si le programme a eu des effets positifs et permis à un grand nombre de femmes de reconstruire leur maison, les résultats n'ont pas été à la hauteur des attentes. Il a toutefois montré que si les plans sexospécifiques constituent un bon début. Ils ne peuvent pas à eux seuls garantir l'égalité des sexes et, par conséquent, il faut consacrer du temps et des ressources supplémentaires pour que l'intégration de la problématique femmes-hommes dans les plans de reconstruction en cas de catastrophe soit véritablement fructueuse (WBG, 2020<sup>[5]</sup>).

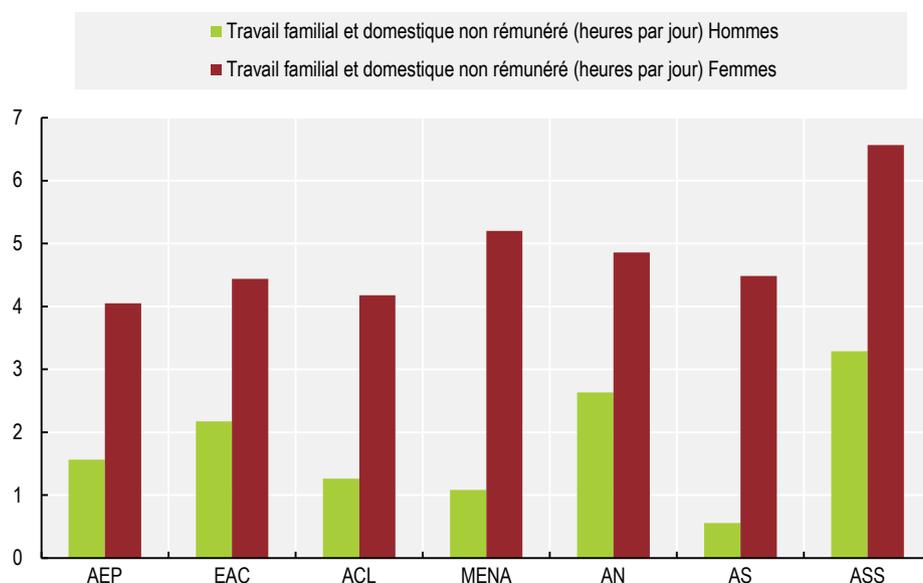
### **10.3.2. L'amélioration des infrastructures sociales contribue à l'égalité femmes-hommes**

La conception traditionnelle des villes, qui consiste à séparer zones résidentielles, entreprises et zones commerciales, trouve son origine dans le paradigme du ménage monoactif et les petites villes du 20<sup>e</sup> siècle ; en raison du temps de trajet entre ces zones, il est particulièrement difficile pour une personne

seule d'assumer le double ou triple rôle de garde d'enfants, d'apporteur de revenu et d'aidant familial. Si, dans certains pays, les politiques et les normes sociétales s'adaptent afin de mieux répartir les tâches, la participation des femmes aux activités économiques reste plus limitée que celle des hommes en raison de la façon dont les zones urbaines sont conçues et se sont étendues au fil des ans.

Dans les pays développés, les femmes endossent plus souvent que les hommes le double (ou triple) rôle de garde d'enfants, d'aidant familial et d'apporteur de revenu. Dans le monde entier, les femmes consacrent en moyenne trois fois plus de temps que les hommes au travail familial et domestique non rémunéré. En Asie du Sud, l'écart est beaucoup plus important, les femmes consacrant 7.5 fois plus de temps que les hommes à ces tâches (Graphique 10.2). Au Royaume-Uni, par exemple, une femme sur quatre est en charge d'une personne âgée atteinte d'une maladie chronique ou d'un handicap et d'un enfant, contre un homme sur six. On compte actuellement 2.4 millions de personnes « prises en sandwich » entre deux générations dont elles doivent s'occuper.

**Graphique 10.2. Le temps moyen consacré au travail familial et domestique non rémunéré varie selon le sexe et la région**

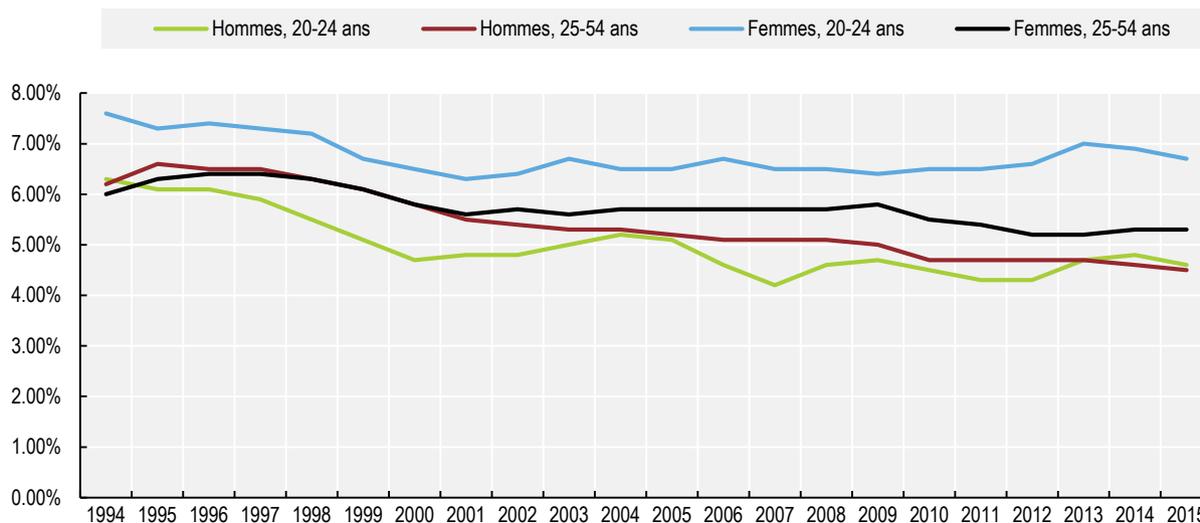


*Note* : ce graphique présente le nombre moyen d'heures consacré chaque jour par les femmes et les hommes au travail familial et domestique non rémunéré, par région : Asie de l'Est et Pacifique (AEP), Europe et Asie centrale (EAC), Amérique latine et Caraïbes (ALC), Moyen-Orient et Afrique du Nord (MENA), Amérique du Nord (AN), Asie du Sud (AS) et Afrique subsaharienne (ASS).

*Source* : OCDE (2009), base de données Égalité hommes-femmes, Institutions et Développement.

Du fait de cette pression supplémentaire, les femmes sont deux fois plus susceptibles que les hommes de renoncer à travailler, et quatre fois plus susceptibles d'occuper des emplois à temps partiel (Holzhausen, 2014<sup>[39]</sup>). Les femmes sont également plus souvent obligées de cumuler plusieurs emplois. Par exemple, aux États-Unis, 6.7 % des femmes de 20 à 24 ans occupent plusieurs emplois, contre 4.6 % des hommes de la même tranche d'âge (Wilson, 2015<sup>[40]</sup>) (Graphique 10.3). Les mères célibataires, qui représentent près de 6 % de l'ensemble des ménages dans les pays de l'OCDE – soit quatre fois plus que les ménages composés d'un père célibataire – portent le plus lourd fardeau (OECD, 2011<sup>[41]</sup>). Aux États-Unis, 82.2 % des parents gardiens sont des mères, contre 17.8 % de pères (Grall, 2013<sup>[42]</sup>).

### Graphique 10.3. Aux États-Unis, les femmes sont plus susceptibles que les hommes d'occuper plusieurs emplois



Note : personnes occupant plusieurs emplois en pourcentage de l'emploi par sexe et par âge, pour la période 1994-2015. Les taux de 2015 correspondent à la moyenne de la période janvier-juin 2015.

Source : Wilson (2015). Women are more likely to work multiple jobs than men.

Il est essentiel de faciliter l'accès à des structures abordables d'accueil des enfants et des personnes âgées pour promouvoir la participation des femmes à l'économie, tout en leur permettant de s'acquitter de leurs responsabilités familiales. Pourtant, dans de nombreux pays, l'accès à ces structures est limité, trop coûteux ou elles sont mal situées. Le développement de ces services peut apporter des avantages immédiats. À Hambourg, en Allemagne, la suppression de divers frais de scolarité et de garde d'enfants, ainsi que la garantie d'une place en crèche ou dans une autre structure d'accueil des enfants de plus d'un an, a permis à un plus grand nombre d'enfants de rester à l'école jusqu'en fin d'après-midi. Cela a également eu pour effet d'accroître le taux d'activité des femmes et d'offrir choix et souplesse aux familles (OECD, 2016<sup>[43]</sup>). Outre le coût, la localisation de ces services d'accueil est essentielle, car les femmes et les hommes ont des préférences et des habitudes de mobilité différentes.

#### 10.3.3. Les femmes ont des habitudes et des préférences de mobilité plus durables que celles des hommes

Généralement, les hommes et les femmes n'utilisent pas les transports de la même façon, mais les politiques de transport mises en œuvre par le passé ne prenaient pas en compte les habitudes d'utilisation des transports propres à chaque sexe (Sarmiento, 1996<sup>[44]</sup>). Dans certains pays, les femmes se heurtent encore à des obstacles juridiques et sociaux qui les empêchent de voyager librement, comme c'est le cas au Qatar, où les règles de tutelle continuent de limiter la capacité des femmes à voyager. Même lorsque les femmes sont en droit d'utiliser les transports, elles continuent de subir les effets disproportionnés de transports inadéquats qui limitent leurs possibilités économiques, par rapport à celles des hommes, car les femmes sont généralement plus sensibles aux contraintes de temps et accordent un coût d'opportunité plus élevé au temps de déplacement (OECD, 2012<sup>[45]</sup>). Par exemple, l'évolution de la longueur des trajets pendulaires peut avoir un impact plus important sur les femmes, qui ont des habitudes de mobilité différentes, car elles assument généralement la double ou triple charge de la garde des enfants, de la subsistance et des soins aux personnes âgées (Kwan, 1999<sup>[46]</sup>) (Kwan and Kotsev, 2015<sup>[47]</sup>).

Les habitudes de déplacement peuvent également être influencées par la densité de l'étalement urbain. L'étalement urbain entraîne généralement un allongement des trajets pendulaires, ce qui se traduit par une perte de temps et de productivité (OECD, 2018<sup>[48]</sup>). Il engendre généralement des besoins plus

importants en termes d'infrastructures publiques, notamment de réseau routier et de transports publics, ce qui entraîne une hausse du coût des services publics et de la vie pour la population locale. Étant donné que les femmes sont en charge de la majeure partie des déplacements non professionnels au sein du ménage, en particulier lorsqu'ils concernent les enfants, et indépendamment des disparités de revenus entre les deux sexes, un aménagement plus multifonctionnel du territoire et de meilleurs services de transports locaux peuvent favoriser l'égalité entre les sexes et l'émancipation économique des femmes, tout en favorisant des formes de transport plus durables (Boarnet and Hsu, 2015<sup>[49]</sup>).

Le fait de négliger les préférences des femmes en matière de transport et de mobilité peut limiter leur participation économique. En particulier, le coût élevé des déplacements pendulaires peut avoir un effet négatif sur l'accès des femmes à un emploi à temps plein dans les grandes zones métropolitaines. À Tokyo, par exemple, les femmes ayant de faibles revenus vivent généralement plus loin des quartiers d'affaires que les hommes, tandis que les coûts de déplacement quotidien plus importants ou les prix élevés des logements en centre-ville créent des obstacles à l'entrée des femmes sur le marché du travail à temps plein (Abe, 2011<sup>[50]</sup>). Lorsqu'elles prennent des décisions en matière d'emploi, les femmes accordent plus d'importance à la commodité des trajets quotidiens que les hommes, qui privilégient généralement le salaire par rapport au temps de trajet (Nafilyan, 2019<sup>[51]</sup>).

Des études ont mis en évidence une corrélation négative entre le temps de trajet et le taux d'activité des femmes. Une augmentation d'une minute du temps de trajet dans les zones métropolitaines est associée à une baisse d'environ 0.3 point du taux d'activité des femmes – ce qui met en évidence leurs habitudes de mobilité : elles ne se contentent pas de faire la navette, mais effectuent de nombreux déplacements supplémentaires (Black, Kolesnikova and Taylor, 2014<sup>[52]</sup>). Une autre étude de l'Office for National Statistics du Royaume-Uni a montré que les hommes ont tendance à avoir des trajets domicile-travail plus longs que les femmes et que l'écart entre les trajets domicile-travail suit le même profil d'âge que l'écart de rémunération entre les hommes et les femmes. Le temps de trajet domicile-travail est un facteur plus important dans la décision des femmes de quitter leur emploi, tandis que le taux horaire a un impact plus important sur les hommes, ce qui suggère que les femmes préfèrent des emplois avec des temps de trajet plus courts et une plus grande flexibilité, au détriment de la rémunération. Cette situation est souvent un indicateur de la nécessité pour ces personnes d'accomplir d'autres tâches non rémunérées, notamment s'occuper de leurs responsabilités familiales (ONS, 2019<sup>[53]</sup>).

Les femmes et les hommes ont également des habitudes de mobilité différentes. En moyenne, les femmes voyagent moins souvent et effectuent des distances plus courtes que les hommes (Moriarty and Honnery, 2005<sup>[54]</sup>) et sont plus disposées à réduire l'utilisation des véhicules que les hommes (Polk, 2003<sup>[55]</sup>) (Polk, 2004<sup>[56]</sup>). Une étude récente portant sur huit villes européennes et asiatiques confirme que les femmes effectuent en moyenne des trajets plus courts que les hommes, utilisent davantage les transports publics et se déplacent davantage en dehors des heures de pointe (Ng and Acker, 2018<sup>[57]</sup>). Une étude menée en 2019 à Santiago du Chili, reposant sur des mégadonnées recueillies à l'aide des téléphones mobiles des passagers, montre que les femmes et les filles effectuent souvent des voyages plurifonctionnels, pour mener à bien différentes tâches liées aux provisions du ménage, à la garde des enfants et au travail. De même, par rapport aux hommes, les femmes répartissent généralement leurs déplacements entre un plus petit nombre de destinations, et se rendent dans des endroits plus proches de leur domicile. Les schémas de mobilité des femmes varient également en fonction du revenu et de l'emploi (Gauvin et al., 2019<sup>[58]</sup>).

Dans la mesure où les femmes ont des habitudes de déplacement plus complexes, elles privilégient généralement des modes de transport plus souples. Dans le même temps, comme elles ont une préférence plus marquée pour les transports publics, les nouvelles tendances comme la mobilité partagée ou la mobilité en tant que service pourraient attirer davantage d'usagères que d'usagers. De telles solutions contribueraient également à atténuer les coûts environnementaux des transports (Ng and Acker, 2018<sup>[57]</sup>).

Certaines enquêtes sur les déplacements et les quelques rares données sexospécifiques disponibles dans les pays de l'OCDE et les pays européens semblent indiquer que les femmes adoptent un comportement plus durable en termes de déplacements (Samek Lodovici et al., 2012<sup>[59]</sup>). Lorsqu'on leur propose de meilleures solutions, les femmes sont susceptibles de renoncer délibérément et complètement à la conduite automobile. Si les villes veulent encourager davantage le développement de moyens de transport flexibles et durables, elles doivent mettre en œuvre des mesures tenant compte des préférences des femmes, car elles seront les principales usagères.

En outre, des études montrent que les femmes préfèrent s'appuyer sur des raisons environnementales ou écologiques lorsqu'elles prennent des décisions. C'est notamment le cas lorsqu'elles choisissent une voiture (dans les pays développés, les femmes influencent fortement la décision finale lors de l'achat d'un véhicule familial). Elles choisissent généralement des petits véhicules à faible consommation, les aspects liés à la sécurité étant cruciaux, mais elles sont moins sensibles au statut conféré par le véhicule. Cela dit, comme les femmes jouent souvent un rôle décisif dans l'achat du véhicule familial principal, elles peuvent être incitées à acheter des voitures plus lourdes, présentées comme plus sûres. En matière de transport, les femmes donnent souvent la priorité à la sécurité plutôt qu'aux économies de carburant. De leur point de vue, les économies de carburant peuvent paraître moins importantes que la sécurité (SUM4All, 2019<sup>[60]</sup>).

Toutefois, les modes de déplacement plus durables des femmes n'ont pas été étudiés de manière suffisamment approfondie pour percevoir dans quelle mesure ils pourraient faire reculer l'usage de la voiture particulière, ni comment ils pourraient ouvrir la voie à un changement des modes de déplacement des hommes. En outre, une analyse plus approfondie serait la bienvenue pour montrer comment ces modes de déplacement s'ajustent en fonction des fluctuations des revenus, des prix du carburant et des politiques fiscales environnementales, qui ont un impact sur la demande. Par conséquent, la prise en compte de la problématique femmes-hommes lors de la conception des réseaux de transport public et des nouveaux services de mobilité pourrait favoriser l'émancipation économique des femmes. Dans le même temps, un dialogue avec les usagères pourrait aider les décideurs à intégrer une analyse sexospécifique dans la conception des réseaux de transport public, et à donner la priorité aux déplacements plus durables, ce qui pourrait limiter les effets négatifs des villes sur l'environnement, comme les émissions de carbone.

#### **10.3.4. La sécurité des transports, une priorité absolue pour les femmes**

La sécurité est une préoccupation majeure des femmes, plus que des hommes, qui détermine leurs choix en termes de transport. La sécurité est aussi le critère le plus important sur lequel les femmes insistent pour emprunter des transports publics (Bray, Holyoak and Bray, 2015<sup>[61]</sup>) (Ng and Acker, 2018<sup>[57]</sup>) (Civitas, n.d.<sup>[62]</sup>). C'est notamment le cas dans les zones urbaines, où les femmes sont plus nombreuses que les hommes à utiliser les transports publics et dépendent fortement de ces systèmes pour leurs besoins de mobilité. Le fait de garantir la sécurité des femmes dans les villes et les transports publics permettra de renforcer encore davantage l'utilisation de modes de transport plus durables, comme la marche, le vélo et les transports publics. Ces modes de transport ont souvent la faveur des femmes.

Dans les pays développés comme dans les pays en développement, les femmes se sentent en danger lorsqu'elles utilisent les services publics de transport (Yavuz and Welch, 2010<sup>[63]</sup>) (OECD, 2019<sup>[64]</sup>). La violence à l'égard des femmes et des filles affecte de multiples aspects de leur vie. En 2011, une enquête Gallup menée auprès de 143 pays a montré qu'en moyenne, seulement 62 % des femmes ont répondu positivement à la question de savoir si elles se sentent en sécurité lorsqu'elles marchent seules la nuit, contre 72 % des hommes. L'écart était beaucoup plus important dans les pays à revenu élevé, puisque seulement 59 % des femmes ont répondu positivement, contre 82 % des hommes (Crabtree and Nsubuga, 2011<sup>[65]</sup>). En 2018, une étude d'une ONG portant sur les agressions et le harcèlement sexuels aux États-Unis a révélé que 81 % des femmes ont déjà été victimes de harcèlement dans les espaces et les

transports publics (SSH, 2018<sup>[66]</sup>). Au Mexique, 71 % des femmes déclarent ne pas se sentir en sécurité dans les transports publics (OECD, 2017<sup>[67]</sup>).

Cette situation est non seulement moralement inacceptable en soi, mais elle cause également un préjudice économique et social qui renforce les inégalités (ITF, 2019<sup>[68]</sup>). Une étude de l'Organisation internationale du travail (OIT) menée en 2017 sur la sécurité, qui inclut une enquête à grande échelle sur l'utilisation des transports par les femmes dans les pays en développement, montre qu'un accès limité à des transports sûrs est le principal obstacle à une hausse du taux d'activité des femmes, qui se retrouve ainsi réduit de 15.5 points (ILO, 2017<sup>[69]</sup>). Des transports publics peu sûrs se traduisent également par des coûts environnementaux supplémentaires, en incitant les usagers potentiels, hommes ou femmes, à se tourner plutôt vers leur véhicule privé.

Les exemples présentés dans « Compendium on Women's Safety and Security » du Forum international des transports (FIT) : A Public Transport Priority » (2018) montrent qu'une grande majorité des femmes à travers le monde ne se sentent pas en sécurité dans les transports publics, et ont été victimes d'un certain type de harcèlement physique ou verbal et d'autres formes de violence dans les espaces publics (ITF, 2018<sup>[70]</sup>). C'est pourquoi les femmes préfèrent souvent la voiture lorsqu'elles doivent choisir un moyen de transport, en privilégiant les taxis ou d'autres formes de services de transport avec chauffeur par rapport à la marche, au vélo ou aux transports publics.

Par exemple, le FIT (2018) cite une enquête londonienne qui a révélé que 28 % des femmes ayant utilisé les transports publics au cours des 12 mois précédents ont déclaré avoir été victimes de regards indésirables, de commentaires sexuels, de contacts corporels, de sifflements et d'exhibition (ITF, 2018<sup>[70]</sup>). Dans la seule Amérique latine, six femmes sur dix disent avoir été harcelées physiquement dans les transports publics. Les statistiques sont également alarmantes dans de nombreux pays asiatiques. Au Bangladesh, les femmes sont confrontées à d'importantes inégalités au niveau des moyens de subsistance et de l'accès aux actifs économiques. Le taux d'activité des femmes reste faible, 34 % selon les estimations, tandis que dans les zones rurales, les femmes ne possèdent que 8 % des actifs productifs. Selon les estimations, quelque 94 % des usagères des transports publics ont été victimes de harcèlement sexuel sous forme verbale, physique ou autre. À Jakarta, près de 90 % des femmes estiment que la sécurité est mauvaise ou très mauvaise dans les trains, contre 35 % seulement des hommes (Turner, 2011<sup>[71]</sup>).

Si les villes veulent augmenter leur taux d'utilisation et d'occupation des transports publics durables, et donc réduire les émissions de GES des transports routiers, il convient d'assurer la sécurité de leurs services. Cela permettra à la fois d'attirer davantage de femmes, et d'améliorer l'expérience de la plupart des usagères actuelles.

### **10.3.5. Rendre les transports durables et sensibles à la dimension sexospécifique**

La plupart des villes ne disposent pas de programmes ou de politiques de transport visant à améliorer l'expérience des usagères des transports publics en tenant compte de leurs déplacements en dehors des heures de pointe et de l'objet de leurs déplacements autres que les trajets domicile-travail. Pourtant, une meilleure adaptation des transports publics aux préférences et aux besoins des femmes peut les rendre plus attractifs, ce qui contribue à améliorer la propreté des villes et les perspectives économiques des femmes. Vienne est un exemple de ville dont l'aménagement urbain tient compte des aspects sexospécifiques. Dans le sillage d'une enquête menée à la fin des années 1990 sur l'utilisation des transports publics par les hommes et les femmes, des données sont aujourd'hui recueillies pour évaluer l'utilisation des transports et espaces publics par différents groupes de population avant le lancement d'un projet d'infrastructure (Foran, 2013<sup>[72]</sup>).

À Los Angeles, le réseau de bus METRO a enregistré une baisse de 39 % de la criminalité totale et de 60 % des agressions contre les machinistes entre 2017 et 2018 après la mise en œuvre de mesures de

sécurité telles qu'une présence renforcée de la police des transports et de la police locale, des caméras vidéo pour enregistrer et dissuader les agressions, et une formation des machinistes à la gestion des conflits (ITF, 2018<sup>[70]</sup>).

La mobilité des femmes et leur utilisation des transports publics sont également influencées par le confort et l'accessibilité physique (Civitas, n.d.<sup>[62]</sup>) Outre la garantie d'un accès sécurisé aux stations de bus et de métro, les femmes – ainsi que les personnes âgées ou d'autres groupes vulnérables – ont souvent des besoins différents en ce qui concerne la conception et la technologie du véhicule. En plus des lacunes liées aux itinéraires spécifiques empruntés par les femmes (nécessitant des arrêts de bus placés à proximité des écoles et des crèches par exemple) et à la sécurité, les transports publics présentent également des lacunes en ce qui concerne les « mesures de confort ». Par exemple, étant donné que les femmes sont plus susceptibles de voyager avec des enfants ou des personnes âgées dépendantes, elles bénéficieraient de bus dotés d'un plancher surbaissé, de barres appropriées pour se tenir en toute sécurité, de rampes et d'un espace réservé pour l'accès avec des poussettes ou des sacs à provisions. À Santiago du Chili, les besoins et les préférences des femmes ont été pris en considération lors de la modernisation du parc d'autobus (ITF, 2019<sup>[73]</sup>).

## 10.4. Rôle des femmes dans la promotion de villes et de transports durables et inclusifs

Si les femmes sont plus exposées aux risques de la vie urbaine, elles sont également dans une position privilégiée pour rendre la vie urbaine plus inclusive et plus sûre. En tant qu'usagères plus vulnérables, elles peuvent contribuer à définir et à soutenir de meilleures politiques pour tous.

Alors que les femmes sont majoritaires parmi les fonctionnaires des administrations régionales et locales, elles sont sous-représentées aux postes de décision. Les femmes maires sont de plus en plus nombreuses, comme à Barcelone, Madrid, Paris et Singapour, mais l'on ne dispose d'aucune donnée à l'échelle internationale. Les données préliminaires pour neuf pays de l'OCDE montrent que 5 % en moyenne des maires sont des femmes – cette proportion varie de 0 % à 32 % (OECD, 2020<sup>[74]</sup>). Une enquête menée en 2016 dans 100 villes des États-Unis a montré que seulement 25 % des maires étaient des femmes (Levine Einstein, Glick and LeBlanc, 2017<sup>[75]</sup>).

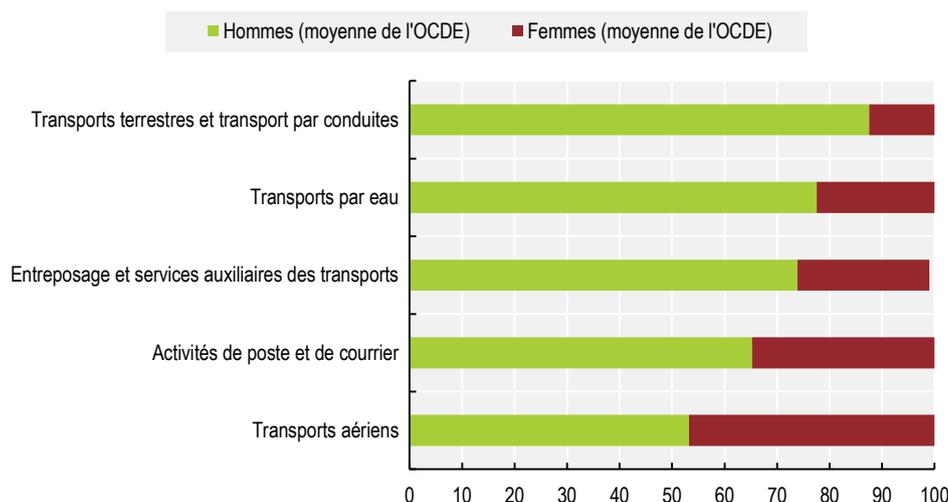
### 10.4.1. Le renforcement du taux d'activité des femmes et de leur rôle pilote dans le secteur des transports améliorerait la durabilité

Pour pouvoir planifier et concevoir les systèmes et infrastructures de transport en tenant compte des besoins des femmes, le secteur doit féminiser sa main-d'œuvre. Les passagères se sentent également plus en sécurité lorsque les véhicules sont conduits par des femmes, qui sont réputées conduire de manière plus sûre (Marsh, 2004<sup>[76]</sup>) (IFC, 2020<sup>[77]</sup>). Cela est particulièrement important dans les villes en développement, où des modes de transport public efficaces, équitables et sûrs jouent un rôle majeur dans la régulation de la hausse de l'utilisation des véhicules privés, motocyclettes incluses.

Pourtant, selon une étude menée récemment par le FIT dans 47 pays, le taux d'activité des femmes dans le secteur des transports se montait à 17 % en moyenne en 2018, et certains pays où les écarts entre femmes et hommes sont les plus faibles enregistrent une baisse de l'activité des femmes dans ce secteur (Ng and Acker, 2020<sup>[78]</sup>). Dans les pays de l'OCDE, les femmes n'occupent en moyenne que 22 % des emplois dans le secteur des transports, un pourcentage plus important d'entre elles occupant des postes dans le transport aérien et les activités de poste et de courrier (Graphique 10.4). Au Mexique, en Colombie et en Turquie, les hommes occupent plus de 90 % des emplois dans le secteur des transports. D'autre part, la part des femmes dans le secteur des transports est supérieure à 30 % en Islande, et 28 % aux États-Unis. Dans les 21 économies de l'APEC, moins de 20 % des emplois dans les transports sont

occupés par des femmes (OCDE, 2019<sup>[64]</sup>). Bien que les femmes soient présentes dans ce secteur, elles occupent généralement des postes dans l'administration, la restauration, et des postes peu rémunérés, alors qu'elles sont quasiment absentes dans le transport routier international ou les services maritimes (SUM4All, 2019<sup>[60]</sup>). Aux États-Unis, en 2015, les femmes ne représentaient que 15 % des effectifs des transports et des professions connexes, et seulement 4.6 % des conducteurs de camions commerciaux (Olczak-Rancitelli, 2015<sup>[79]</sup>). La hausse du taux d'activité des femmes dans le secteur des transports nécessitera des mesures pour lutter contre les problèmes de recrutement, de maintien en fonction et de progression de carrière à long terme.

#### Graphique 10.4. Seulement 22 % de la main-d'œuvre du secteur des transports dans la zone OCDE sont des femmes (2017)



*Note* : toutes les données se rapportent à 2017, à la rubrique « Activité économique (CITI-Rév.4), niveau à 2 chiffres 49 - Transports terrestres et transport par conduites », à l'exception d'Israël (2016). Données du Chili et de la Colombie à la rubrique Activité économique (CITI-Rév.3.1), niveau à 2 chiffres : 60 - Transport terrestre ; transport par oléoduc.

*Source* : ILOSTAT (2017).

Dans la plupart des pays, les femmes sont également peu représentées aux postes de décision dans le domaine du développement des infrastructures. Elles n'occupent que 18 % des postes de direction dans les ministères en charge des infrastructures (énergie, transports et communications) à l'échelle mondiale, contre 38 % dans les ministères socioculturels (santé, éducation, famille et jeunesse) (Wilson Center, 2018<sup>[80]</sup>). En outre, elles n'occupent que 16 % poste de direction dans les ministères de l'Économie et des Finances, et n'ont donc qu'une influence limitée sur les décisions d'investissement dans le développement des infrastructures à l'échelle nationale (pour en savoir plus sur les femmes aux postes de direction, voir la section 2.3). En 2020, seuls 11 pays membres du FIT sur 62 avaient une femme à la tête du ministère des Transports. La présence d'un plus grand nombre de femmes dans les conseils d'administration des entreprises de transport peut également contribuer à accroître l'utilisation des transports publics (et donc apporter des avantages environnementaux), en renforçant l'attention accordée aux besoins des femmes, comme la disponibilité des transports publics en dehors des heures de pointe, les itinéraires de transport spécifiques, les moyens de transport flexibles et la sécurité personnelle.

### **10.4.2. Rendre les quartiers d'habitation plus sûrs et plus pacifiques en mobilisant les femmes**

Jusqu'à récemment, le rôle des femmes dans la sauvegarde des quartiers et des villes n'était pas reconnu et n'avait pas vraiment été étudié. Toutefois, de nouvelles recherches et études de cas montrent comment les femmes peuvent contribuer à rendre les quartiers d'habitation plus sûrs et inclusifs lorsqu'elles participent aux opérations des forces de police et de maintien de la paix, par exemple.

De nombreuses collectivités ont mis en place une police de proximité, ce qui souligne l'importance d'impliquer la collectivité de façon pragmatique afin que la police et le public puissent coopérer pour prévenir et résoudre les crimes. Ce cadre a permis à un plus grand nombre de femmes d'entrer dans la police. Il a été démontré que les femmes officiers ont moins recours à la force physique, et misent davantage sur la coopération et la confiance. La perception de l'efficacité des services de police étant désormais moins axée sur la force physique que sur la prévention de la violence, les femmes sont particulièrement bien placées pour occuper cette fonction. Au Sierra Leone, par exemple, la féminisation des forces de police a aidé les législateurs à prendre véritablement conscience des violences sexistes, et a permis à un plus grand nombre de femmes d'être informées de leurs droits humains et juridiques (Ibrahim, 2012<sup>[81]</sup>).

Il est également avéré que la participation des femmes aux processus de paix contribue à l'efficacité et à la pérennité de ces derniers, renforçant ainsi la sécurité et la résilience des villes. Le projet « Élargir la participation » de l'Institut de hautes études internationales et du développement de Genève a étudié plus de 180 accords de paix de différents pays et a montré que la participation de femmes au processus de paix augmentait la probabilité de parvenir à un accord de paix, ainsi que sa durée (O'Reilly, Súilleabháin and Paffenholz, 2015<sup>[82]</sup>).

### **10.4.3. Lutte contre la criminalité urbaine fondée sur le sexe**

Les risques posés par l'urbanisation sauvage, l'étalement urbain et les taudis sont plus importants pour les femmes, notamment en raison de la violence sexiste. Les femmes sont particulièrement exposées aux risques de la vie urbaine dans certains quartiers, qui manquent d'espaces publics sûrs (bien éclairés et surveillés), sont mal desservis par les transports publics, et où les taux de criminalité peuvent être élevés. Les femmes pauvres sont particulièrement exposées. Tant dans les pays développés qu'en développement, les femmes sont majoritaires parmi les victimes de meurtres, d'agressions, d'enlèvements et de harcèlement sexuel. On estime que 35 % des femmes à travers le monde ont subi des violences physiques et/ou sexuelles à un moment ou à un autre de leur vie (WHO, 2017<sup>[83]</sup>). En outre, dans certains pays, le harcèlement sexuel et la violence à l'égard des femmes ne sont pas passibles de poursuites pénales (OECD, 2019<sup>[84]</sup>). De même, les victimes d'agressions sexuelles ont souvent peur de réclamer justice (WHO, 2012<sup>[85]</sup>).

S'il est impossible de raser les métropoles tentaculaires et de les reconstruire selon une optique sexospécifique, il est possible de prendre un certain nombre de mesures pour que les rues soient plus sûres et que les femmes se sentent plus en sécurité lorsqu'elles se déplacent en ville. Dans des villes plus sûres, les femmes peuvent donner la priorité à une mobilité plus durable, comme les transports publics, le vélo et la marche. En Inde, par exemple, SafetiPin, créée en 2013, est une application visant à assurer la sécurité des femmes en permettant aux utilisateurs de noter les rues et les quartiers en fonction de critères de sécurité comme l'éclairage public, la visibilité, la densité de population, la mixité sexuelle, la sécurité et les transports. Elle recueille également des données de sécurité, fournies en partie par ses utilisateurs, à l'usage des autorités locales et des urbanistes. SafetiPin compte désormais 51 000 points de données pour la seule ville de Delhi, et met à disposition des utilisateurs les « itinéraires les plus sûrs », les aidant à évoluer en ville en minimisant les risques (SafetiPin, n.d.<sup>[86]</sup>).

#### 10.4.4. Écologisation des villes sous l'angle de l'égalité femmes-hommes

Les villes peuvent contribuer à imposer une approche territorialisée des grands programmes mondiaux et à revoir de fond en comble les politiques de développement durable. Elles sont bien placées pour expérimenter, mettre à l'essai et reproduire des politiques ambitieuses pouvant être adaptées aux lieux de travail et de vie de la population, et pour faire naître des rapports de complémentarité, des avantages mutuels et des synergies.

La transition vers une économie bas carbone est l'occasion de tirer parti de la contribution que les villes peuvent apporter à la qualité de l'environnement, tout en favorisant une croissance inclusive. Par exemple, l'ODD 11 (villes et communautés durables) appelle à améliorer la qualité de l'air (en réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> issues des voitures particulières), et une telle amélioration contribuerait également à limiter les dépenses de santé, conformément à l'ODD 3 (bonne santé et bien-être).

Les urbanistes féministes affirment que les hommes et les femmes ne font pas la même expérience de l'espace, et prônent une approche de l'urbanisme, de la conception et de la construction des espaces et des équipements publics tenant compte de l'égalité entre les sexes (Casanovas et al., 2015<sup>[87]</sup>). Ces différences sont non seulement liées aux rôles productifs, reproductifs, personnels ou communautaires assignés socialement et culturellement à chaque sexe, mais également à d'autres caractéristiques comme l'âge, le revenu, l'origine ethnique, etc.

Le recours à une approche sensible à la dimension sexospécifique dans l'aménagement urbain peut également aboutir à des infrastructures plus durables. D'après Wallhagen, Eriksson et Sörqvist (2018), par exemple, des femmes urbanistes participant à un concours en Suède ont accordé plus d'importance aux aspects environnementaux que les hommes, même si elles ont estimé qu'elles avaient assez peu d'influence sur ces aspects. Les hommes, en revanche, ont estimé qu'ils pouvaient avoir une influence, même s'ils accordaient moins d'importance aux aspects environnementaux (Wallhagen, Eriksson and Sörqvist, 2018<sup>[88]</sup>).

Une approche plus participative, faisant intervenir des femmes à tous les stades de la conception et du développement des infrastructures, pourrait permettre d'inclure des perspectives qui n'auraient peut-être pas été prises en compte autrement. (Ortiz Escalante and Gutiérrez Valdivia, 2015<sup>[89]</sup>) (Ortiz Escalante and Gutiérrez Valdivia, 2015<sup>[89]</sup>) et (Fleming, 2018<sup>[90]</sup>) citent le cas de Col·lectiu Punt 6, une organisation d'architectes et d'urbanistes de la ville de Barcelone, qui au cours de la dernière décennie ont permis à des habitantes de participer à tous les stades de la transformation urbaine de la ville. Selon eux, le principal obstacle à la mise en œuvre d'une approche tenant compte des disparités entre les sexes est l'incapacité des autorités publiques compétentes à intégrer une telle approche dans leur travail, et donc à tenir compte de la problématique femmes-hommes dans l'aménagement urbain.

Ailleurs, des groupes de femmes poursuivent également l'objectif d'autonomiser les femmes à l'échelle locale et d'en faire des vecteurs du changement dans leurs quartiers et leurs villes, parfois avec succès. C'est le cas tant en Europe, à Berlin par exemple (Droste, 2011<sup>[91]</sup>), que dans les pays en développement. Le programme « Gender Inclusive Cities » (GIPC), mis en œuvre à Petrozavodsk (Russie), Dar es Salam (Tanzanie), Delhi (Inde) et Rosario (Argentine), collabore avec des femmes à l'échelle locale pour tenter de comprendre pourquoi les femmes et les jeunes filles ne se sentent pas en sécurité dans certains quartiers de leur ville, et sont donc exclues de la vie urbaine (Women in Cities International, 2012<sup>[92]</sup>).

Une meilleure représentation des femmes dans la prise de décision et les professions liées à l'urbanisme et à la planification urbaine pourrait contribuer à mieux adapter les villes et les agglomérations à leurs besoins et, par conséquent, à optimiser les investissements dans les infrastructures afin de répondre aux besoins de l'ensemble de la population.

Paris et Singapour, deux villes dirigées par des femmes, ont lancé de grandes campagnes d'écologisation prévoyant par exemple une expansion massive des pistes cyclables et l'interdiction de certaines parties de la ville aux véhicules à moteur. Dans la ville de Kitakyushu, au Japon, un exemple historique met en évidence le rôle actif joué par des associations de femmes pour mettre la ville sur la voie du développement durable, en raison de leurs fortes craintes vis-à-vis des risques sanitaires posés par la structure industrielle de la ville (Encadré 10.1).

### Encadré 10.1. Activisme des femmes contre la pollution dans la ville de Kitakyushu, au Japon

La ville de Kitakyushu s'est industrialisée au début du 20<sup>e</sup> siècle, et est rapidement devenue l'une des quatre principales zones industrielles du Japon, spécialisée dans des industries comme l'acier, les produits chimiques, la céramique et le ciment. Bien que ces industries lourdes aient eu un impact positif sur le développement économique de la ville, ainsi que sur l'ensemble du pays, elles ont également eu des répercussions négatives sur l'environnement, engendrant une pollution importante de l'air et de l'eau, qui a atteint son apogée dans les années 1960.

La société civile, et en particulier des associations de femmes soucieuses de la santé de leurs familles, ont commencé à protester contre le niveau élevé de pollution dans la ville, et ont lancé le slogan « Nous voulons retrouver notre ciel bleu ». Le mouvement a ensuite mobilisé les universités, les milieux d'affaires et les autorités locales afin de rechercher des solutions communes pour lutter contre la pollution. Cette campagne a produit des effets remarquables, les efforts déployés par les différents acteurs ayant permis de nettoyer à la fois le ciel de Kitakyushu et la mer bordant la ville en seulement deux décennies (fin des années 1970).

Ce mouvement en faveur d'une économie plus respectueuse de l'environnement, conjugué à la nécessité de revoir la structure industrielle de la ville dans le sillage de la crise de l'industrie sidérurgique, a poussé la ville de Kitakyushu à se tourner vers de nouvelles industries, comme l'assemblage et l'automobile, les énergies renouvelables et le recyclage.

Plus récemment, certaines villes ont pris des initiatives visant à élaborer des plans d'urbanisme spécifiques tenant compte de la problématique femmes-hommes. Par exemple, depuis 2009, la ville d'Umeå, en Suède, remanie son paysage en tenant compte des disparités entre les sexes (approche du « paysage sexospécifique »). Ainsi, la ville est entièrement réaménagée selon une optique sexospécifique et durable. La ville recueille des données ventilées par sexe depuis 30 ans et les utilise pour élaborer des politiques et des projets de mobilité et d'infrastructure, en tenant compte des habitudes de déplacement plus durables des femmes, de leurs différents niveaux de revenus, et de leurs différents intérêts et besoins (Kneeshaw and Norman, 2019<sup>[93]</sup>). Les espaces publics de la ville ont été modifiés, l'éclairage des rues a été renforcé pour les rendre plus accessibles aux hommes, femmes et enfants, et le réseau de transports publics a été remanié.

Comme nous l'avons vu plus haut, la ville de Vienne a été la première à mettre l'égalité femmes-hommes au cœur de ses politiques publiques, il y a près de 30 ans, et a élaboré un manuel relatif à la prise en compte de la problématique femmes-hommes dans l'urbanisme et le développement urbain (Urban Development Vienna, 2013<sup>[94]</sup>). Lorsqu'elle construit des logements sociaux ou subventionnés, qui représentent une part importante de son marché du logement, elle applique une approche à quatre volets : planification, économie, écologie et durabilité sociale. Le Fonds du logement de la ville applique des critères de planification tenant compte des disparités entre les sexes. Le Wohnprojekt Wien, situé dans le nord de la ville, est un complexe autogéré de 40 appartements à basse consommation, offrant des possibilités de mobilité partagée, des garages à vélos, des espaces et des jardins partagés (Kail, 2018<sup>[95]</sup>). Ce modèle prend en considération les aspects sexospécifiques, car les habitants partagent de

nombreuses activités (comme la cuisine, les courses et parfois la garde des enfants). Chaque habitant travaille bénévolement pour la communauté durant 11 heures par mois, suivant un modèle inspiré de précédents exemples de développement sexospécifique au sein de la ville, dont il s'est avéré qu'il facilite la vie des habitants et habitantes de ces quartiers (Littig and Leitner, 2017<sup>[96]</sup>).

La méthodologie, qui tend souvent à adopter un recrutement des participants, un langage et des hypothèses centrés sur la population masculine, est la clé de l'aménagement urbain et de la conception des villes. Il existe désormais plusieurs exemples de méthodes tenant compte de la problématique femmes-hommes qui reflètent les schémas de mobilité et les préférences des femmes. Par exemple, la ville de Lille (France) a mené des recherches sur les habitudes des femmes en matière de cyclisme à Lille, les obstacles auxquels elles sont confrontées et les risques qu'elles perçoivent. Les résultats ont permis de comprendre que, pour encourager les femmes à se déplacer davantage en vélo, et donc de façon plus durable, il faut renforcer la protection des infrastructures cyclables, une modération de la circulation, davantage d'éclairage public et des ateliers vélos réservés aux femmes (POLIS, 2021<sup>[97]</sup>).

À Madrid, l'opérateur de transport public EMT fait de l'intégration des femmes une priorité de longue date. Grâce au Women STEM Chair (groupe de travail lancé en octobre 2020), EMT travaille avec l'université pontificale de Comillas et Iberdrola pour améliorer l'éducation, la formation et les carrières professionnelles des femmes. Ce partenariat vise à aider les femmes à accéder aux professions des transports publics, notamment aux fonctions techniques et de gestion. En outre, l'opérateur public a récemment lancé l'Observatory for Women and Safe Transport de l'EMT, qui étudie la manière dont les femmes utilisent les services publics de transport et prend des mesures actives pour améliorer la sécurité des femmes dans les transports (POLIS, 2021<sup>[98]</sup>).

Dans les pays en développement, certaines villes commencent également à aménager l'environnement urbain en tant compte des besoins des femmes. Par exemple, la ville de Maputo, au Mozambique, a lancé un programme pour des villes et des espaces publics sûrs dans le cadre de l'initiative mondiale « Safe Cities » d'ONU Femmes. Cette initiative, organisée en collaboration avec de jeunes activistes, prévoit notamment d'améliorer l'éclairage urbain et de rénover les bâtiments publics abandonnés suivant une optique sexospécifique (UN Women, 2019<sup>[99]</sup>).

Une collecte plus systématique de données ventilées aux échelles régionale, locale et municipale, ainsi que l'intégration de la budgétisation sexospécifique et des dimensions sexospécifique et environnementale des études d'impact dans les programmes et projets d'infrastructure, pourraient contribuer à systématiser la prise en compte de la problématique femmes-hommes dans le développement des infrastructures.

Les espaces verts et bleus peuvent aider à faire face aux impacts du changement climatique, comme l'effet des îlots de chaleur urbains et les inondations. Ils peuvent également stabiliser les températures urbaines et réduire les besoins énergétiques pour le chauffage et le refroidissement des bâtiments, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre. Les espaces verts peuvent accroître l'atténuation du bruit et ils se sont avérés essentiels pour atténuer les problèmes de santé mentale et le stress pendant la pandémie de COVID-19 (Pouso et al., 2021<sup>[100]</sup>). Certaines villes développent également les espaces verts dans les quartiers résidentiels et améliorent la disponibilité des installations sportives. Ces initiatives peuvent en particulier bénéficier aux femmes adultes qui, au niveau mondial, sont presque 32 % à être insuffisamment actives physiquement, contre 23 % des hommes (WHO, 2016<sup>[101]</sup>)(Encadré 10.2).

### Encadré 10.2. Des environnements urbains bien conçus peuvent encourager des modes de vie actifs

Le manque d'activité physique est un facteur de risque de diverses maladies chroniques, comme les maladies cardiaques, les accidents vasculaires cérébraux, le diabète, l'ostéoporose et le cancer. Les maladies chroniques causées par ces facteurs de risque ont également un coût économique important, en raison notamment des traitements médicaux, de la baisse de la productivité et de la hausse de l'absentéisme au travail.

Dans les pays de l'OCDE, il existe des disparités importantes entre les sexes en termes d'activité physique, puisque 30 % des hommes et 37 % des femmes ne respectent pas les recommandations de l'OMS en matière d'activité physique. Cela est principalement dû au fait que les femmes sont moins susceptibles de faire du sport que les hommes. Par exemple, la part des femmes susceptibles de déclarer pratiquer un sport est inférieure de 10 % à celle des hommes en Allemagne et aux États-Unis, de 16 % au Canada et de pas moins 36 % en France. Il existe également un gradient socio-économique non négligeable dans la pratique sportive. En France, par exemple, les femmes ayant fait des études supérieures sont presque six fois plus susceptibles de faire du sport que les femmes n'ayant pas atteint ce niveau d'études. De nombreuses causes expliquent la hausse des comportements sédentaires, notamment, dans le cas des femmes en particulier, la perception du niveau de sécurité.

Des actions de santé publique efficaces peuvent contribuer à accroître l'activité physique totale. Un programme d'étude a été lancé en France, adaptant le modèle SPHeP-NCD (Strategic Public Health Planning for NCDs) afin d'évaluer six interventions de santé publique ciblant différents groupes de la population adulte. Ces interventions étaient les suivantes : dépenses publiques affectées aux sports et aux loisirs, pratique d'une activité physique sur ordonnance médicale, campagnes médiatiques grand public, utilisation d'applications mobiles, développement des transports publics et lutte contre la sédentarité en milieu professionnel.

Toutes ces interventions ont permis de réduire le nombre de nouveaux cas de diabète, de cancer et de maladies cardiovasculaires. On a constaté que la première intervention, à savoir les dépenses publiques affectées aux sports et aux loisirs, est celle qui réduit le plus efficacement les dépenses de santé par rapport aux autres interventions modélisées, avec 1.2 milliard d'euros économisés en France par rapport au scénario de référence sur les 32 années suivant la mise en œuvre de l'intervention en 2019. Globalement, trois interventions – dépenses affectées aux sports et aux loisirs, campagnes médiatiques et applications mobiles – ont été jugées efficaces par rapport à leur coût dans les dix ans à compter de leur lancement.

## 10.5. Actions clés pour aller de l'avant

Un certain nombre de mesures peuvent être mises en œuvre pour prendre en compte systématiquement la problématique femmes-hommes dans le développement urbain et les infrastructures de transport, et contribuer ainsi à rendre les villes plus sûres et plus propres, plus inclusives et plus durables :

- Recueillir des données à l'échelle locale sur les habitudes et les préférences des femmes en matière de transport et de mobilité. Des enquêtes sur l'emploi du temps associées à l'étude des motifs de déplacements des usagers permettraient de mieux comprendre les besoins des femmes en matière de déplacements, et jetteraient les bases d'un développement urbain plus sensible aux disparités entre les sexes.

- Concevoir une initiative en matière de sécurité et de lutte contre la criminalité et la violence à l'échelle de la ville tout entière, en mettant l'accent sur la violence à l'égard des femmes.
- Veiller à ce que les stratégies, politiques et projets de transport et d'aménagement du territoire tiennent compte des besoins des femmes, encourager la participation des femmes à l'élaboration des politiques urbaines nationales, et intégrer la problématique femmes-hommes dans les stratégies et actions de résilience face aux catastrophes naturelles.
- Un aménagement urbain fondé sur des quartiers multifonctionnels, privilégiant les déplacements de courte distance et la proximité du lieu de travail, des structures d'accueil et des écoles, des services de santé, des magasins et autres services, ainsi que des environnements piétonniers et de loisirs sûrs (notamment les parcs publics), et des transports publics à fréquence élevée et facilement accessibles, aiderait les parents à conjuguer activité professionnelle et obligations familiales. Cela augmenterait ainsi les possibilités pour les parents actifs d'accéder au marché du travail et réduirait le temps perdu en raison des trajets domicile-travail. Il contribuerait également à la réduction de la pollution atmosphérique, à une meilleure protection de l'environnement, et à une utilisation plus durable des ressources.
- Promouvoir des pratiques comme les horaires variables et le « télétravail » au sein des entreprises, qui peuvent faciliter l'accès des femmes au travail à temps plein (voire favoriser leur maintien dans l'emploi), tout en réduisant l'empreinte carbone et la pollution.
- Encourager le développement de réseaux communautaires favorisant le partage des responsabilités et l'égalité femmes-hommes. Les réseaux de soutien locaux sont particulièrement importants dans ce contexte, et peuvent également contribuer à changer l'attitude des hommes vis-à-vis de la garde des enfants et des tâches ménagères. Une structure collective encourage non seulement l'entraide, mais rend également l'évolution des comportements plus concrète aux yeux des hommes, qui voient leurs amis et leurs pairs assumer une plus grande part des responsabilités familiales.

## Références

- Abe, Y. (2011), "Family labor supply, commuting time, and residential decisions: The case of the Tokyo Metropolitan Area", *Journal of Housing Economics*, Vol. 20/1, pp. 49-63, <http://dx.doi.org/10.1016/j.jhe.2010.12.001>. [50]
- Ajibade, I., G. McBean and R. Bezner-Kerr (2013), "Urban flooding in Lagos, Nigeria: Patterns of vulnerability and resilience among women", *Global Environmental Change*, Vol. 23/6, <http://dx.doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2013.08.009>. [31]
- Aragón, F., J. Miranda and P. Oliva (2017), "Particulate matter and labor supply: The role of caregiving and non-linearities", *Journal of Environmental Economics and Management*, Vol. 86, pp. 295-309, <http://dx.doi.org/10.1016/j.jeem.2017.02.008>. [9]
- Bergman, Å., J. Rüegg and E. Drakvik (2019), *Final technical report Report: Final Technical Report of EDC-MixRisk*, [http://ec.europa.eu/environment/endocrine/documents/4\\_SOTA%20EDC%20Final%20Report%20V3%206%20Feb%2012.pdf](http://ec.europa.eu/environment/endocrine/documents/4_SOTA%20EDC%20Final%20Report%20V3%206%20Feb%2012.pdf). [20]
- Black, D., N. Kolesnikova and L. Taylor (2014), "Why do so few women work in New York (and so many in Minneapolis)? Labor supply of married women across US cities", *Journal of Urban Economics*, Vol. 79, pp. 59-71, <http://dx.doi.org/10.1016/j.jue.2013.03.003>. [52]
- Boarnet, M. and H. Hsu (2015), "The gender gap in non-work travel: The relative roles of income earning potential and land use", *Journal of Urban Economics*, Vol. 86, pp. 111-127, <http://dx.doi.org/10.1016/j.jue.2015.01.005>. [49]
- Bray, D., N. Holyoak and D. Bray (2015), *Motorcycles in Developing Asian Cities: A Case Study of Hanoi*, <https://www.researchgate.net/publication/282332097>. [61]
- Burkhardt, J. et al. (2019), "The effect of pollution on crime: Evidence from data on particulate matter and ozone", *Journal of Environmental Economics and Management*, Vol. 98, <http://dx.doi.org/10.1016/j.jeem.2019.102267>. [15]
- Casanovas, R. et al. (2015), *Women Working. Urban assessment guide from a gender perspective*, Col·lectiu Punt 6, [https://issuu.com/punt6/docs/ww\\_issuu\\_simple](https://issuu.com/punt6/docs/ww_issuu_simple) (accessed on 4 November 2020). [87]
- Chen, X., X. Zhang and X. Zhang (2017), *Discussion PaPer series Smog in Our Brains: Gender Differences in the Impact of Exposure to Air Pollution on Cognitive Performance*, <http://www.iza.org>. [13]
- Civitas (n.d.), *Smart choices for cities*. [62]
- Clos, J. (2016), "A New Urban Agenda for the 21st century: The role of urbanisation in sustainable development", in *OECD Regional Outlook 2016: Productive Regions for Inclusive Societies*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/9789264260245-9-en>. [4]
- Congdon, P. (2019), "Obesity and Urban Environments", *International Journal of Environmental Research and Public Health*, Vol. 16/3, <http://dx.doi.org/10.3390/ijerph16030464>. [25]
- Crabtree, S. and F. Nsubuga (2011), *Women Feel Less Safe Than Men in Many Developed Countries*, <https://news.gallup.com/poll/155402/women-feel-less-safe-men-developed-countries.aspx> (accessed on 17 December 2020). [65]

- Droste, C. (2011), *Gender in Mainstreaming Urban Development. Berlin on the path towards becoming a metropolis worth living in for women and men*, Senate Department for Urban Development, Berlin, [https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale\\_stadt/gender\\_mainstreaming/download/gender\\_broschuere\\_englisch.pdf](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming/download/gender_broschuere_englisch.pdf) (accessed on 4 November 2020). [91]
- Fleming, A. (2018), "What would a city that is safe for women look like?", *The Guardian*, <https://www.theguardian.com/cities/2018/dec/13/what-would-a-city-that-is-safe-for-women-look-like> (accessed on 4 November 2020). [90]
- Foran, C. (2013), *How to Design a City for Women. A fascinating experiment in "gender mainstreaming."*, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-09-16/how-to-design-a-city-for-women> (accessed on 4 November 2020). [72]
- Freia Project (2020), *Polystic Ovary Syndrome (PCOS) Irregular Menstrual Cycles : Advancing EDC Testing For More Protective Chemical Regulations*. [22]
- Gassasse, Z. et al. (2017), "Association between urbanisation and type 2 diabetes: an ecological study", *BMJ Global Health*, Vol. 2/4, <http://dx.doi.org/10.1136/bmjgh-2017-000473>. [24]
- Gauvin, L. et al. (2019), "Gender gaps in urban mobility", <http://arxiv.org/abs/1906.09092>. [58]
- Grall, T. (2013), *Custodial Mothers and Fathers and Their Child Support: 2011 Current Population Reports*, <http://www.census.gov/people/childsupport/data>. [42]
- Hertz-Picciotto, I. et al. (2010), "Study of Use of Products and Exposure-Related Behaviors (SUPERB): Study design, methods, and demographic characteristics of cohorts", *Environmental Health: A Global Access Science Source*, Vol. 9/1, <http://dx.doi.org/10.1186/1476-069X-9-54>. [8]
- Holzhausen, E. (2014), *Sandwich generation concern is growing*, <https://www.carersuk.org/professionals/policy/expert-comment/4604-sandwich-generation-concern-is-growing> (accessed on 3 November 2020). [39]
- Ibrahim, A. (2012), *The Integration of a Gender Perspective in the Sierra Leone Police*, DCAF, Geneva, <http://www.alicehammond.com>. [81]
- IFC (2020), *Gender-Segregated Transportation in Ride-Hailing: Navigating the Debate*, International Finance Corporation, Washington DC. [77]
- Ikeda, K. (1995), "Gender Differences in Human Loss and Vulnerability in Natural Disasters: A Case Study from Bangladesh", *Indian Journal of Gender Studies*, Vol. 2/2, pp. 171-193, <https://doi.org/10.1177/097152159500200202>. [33]
- ILO (2017), *World employment and social outlook : trends for women 2017*, International Labour Office. [69]
- Inyinbor Adejumo et al. (2018), "Water Pollution: Effects, Prevention, and Climatic Impact", in *Water Challenges of an Urbanizing World*, InTech, <http://dx.doi.org/10.5772/intechopen.72018>. [19]
- Islam, M. (2012), *Vulnerability and Coping Strategies of Women in Disaster: A Study on Coastal Areas of Bangladesh*. [30]

- ITF (2019), *Transport Connectivity: A Gender Perspective*, OECD Publishing, <http://www.itf-oecd.org>. [68]
- ITF (2019), *Transport Connectivity: A Gender Perspective*, OECD Publishing, Paris, <http://www.itf-oecd.org>. [73]
- ITF (2018), *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority*, International Transport Forum, Paris, <http://www.itf-oecd.org>. [70]
- Kail, E. (2018), *Vienna acts against the climate change*, <http://www.energetskiportal.rs>. [95]
- Kioumourtzoglou, M. et al. (2017), "The association between air pollution and onset of depression among middle-aged and older women", *American Journal of Epidemiology*, Vol. 185/9, pp. 801-809, <http://dx.doi.org/10.1093/aje/kww163>. [12]
- Kneeshaw, S. and J. Norman (2019), *Gender equal cities*, URBACT, <http://urbact.eu/secretariat>. [93]
- Kuddus, M., E. Tynan and E. McBryde (2020), "Urbanization: a problem for the rich and the poor?", *Public Health Reviews*, Vol. 41/1, <http://dx.doi.org/10.1186/s40985-019-0116-0>. [26]
- Kwan, M. (1999), *Gender, the Home-Work Link, and Space-Time Patterns of Nonemployment Activities* *Gender, the Home-Work Link, and Space-Time Patterns of Nonemployment Activities\** *Gender, the Home-Work Link, and Space-Time Patterns of Nonemployment Activities\**. [46]
- Kwan, M. and A. Kotsev (2015), "Gender differences in commute time and accessibility in Sofia, Bulgaria: A study using 3D geovisualisation", *Geographical Journal*, Vol. 181/1, pp. 83-96, <http://dx.doi.org/10.1111/geoj.12080>. [47]
- Kweon, B. et al. (2016), "Proximity of public schools to major highways and industrial facilities, and students' school performance and health hazards", *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, Vol. 45/2, pp. 312-329, <http://dx.doi.org/10.1177/0265813516673060>. [17]
- Leiser, C. et al. (2019), "Acute effects of air pollutants on spontaneous pregnancy loss: a case-crossover study", *Fertility and Sterility*, Vol. 111/2, pp. 341-347, <http://dx.doi.org/10.1016/j.fertnstert.2018.10.028>. [21]
- Levine Einstein, K., D. Glick and C. LeBlanc (2017), *2016 Menino Survey of Mayors*, Boston University, Boston, <http://www.bu.edu/ioc>. [75]
- Littig, B. and M. Leitner (2017), "Combining Methods in Practice Oriented Research", in *Methodological Reflections on Practice Oriented Theories*, Springer International Publishing, Cham, [http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-52897-7\\_11](http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-52897-7_11). [96]
- Marsh, P. (2004), *Sex differences in driving and insurance risk: An analysis of the social and psychological differences between men and women that are relevant to their driving behaviour.*, Social Issues Research Centre. [76]
- Martuzzi, M., F. Mitis and F. Forastiere (2010), "Inequalities, inequities, environmental justice in waste management and health", *The European Journal of Public Health*, Vol. 20/1, pp. 21-26, <http://dx.doi.org/10.1093/eurpub/ckp216>. [16]

- Montt, G. (2018), "Too polluted to work? The gendered correlates of air pollution on hours worked", *IZA Journal of Labor Economics*, Vol. 7/1, <http://dx.doi.org/10.1186/s40172-018-0067-6>. [10]
- Moriarty, P. and D. Honnery (2005), *Determinants of urban travel in Australia*, <https://www.researchgate.net/publication/233779196>. [54]
- Nafilyan, V. (2019), *Gender differences in commute time and pay*. [51]
- Neumayer, E. and T. Plümper (2007), "The gendered nature of natural disasters: The impact of catastrophic events on the gender gap in life Expectancy, 1981-2002", *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 97/3, pp. 551-566, <http://dx.doi.org/10.1111/j.1467-8306.2007.00563.x>. [29]
- Ng, W. and A. Acker (2020), "The Gender Dimension of the Transport Workforce", *International Transport Forum Discussion Papers*, No. 2020/11, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/0610184a-en>. [78]
- Ng, W. and A. Acker (2018), "Understanding Urban Travel Behaviour by Gender for Efficient and Equitable Transport Policies", *International Transport Forum Discussion Papers*, No. 2018/01, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/eaf64f94-en>. [57]
- OECD (2020), *Common Ground Between the Paris Agreement and the Sendai Framework : Climate Change Adaptation and Disaster Risk Reduction*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/3edc8d09-en>. [38]
- OECD (2020), *OECD Champion Mayors: Gender inequality in numbers*, <http://www.oecd-inclusive.com/wp-content/uploads/2020/03/OECD-Champion-Mayors-March-on-Gender-flyer.pdf>. [74]
- OECD (2019), *Accelerating Climate Action: Refocusing Policies through a Well-being Lens*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/2f4c8c9a-en>. [6]
- OECD (2019), *Society at a Glance 2019: OECD Social Indicators*, OECD Publishing, Paris, [https://dx.doi.org/10.1787/soc\\_glance-2019-en](https://dx.doi.org/10.1787/soc_glance-2019-en). [84]
- OECD (2019), "Sustainable connectivity: Closing the gender gap in infrastructure", *OECD Environment Policy Papers*, No. 15, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/6350ba66-en>. [64]
- OECD (2018), *Rethinking Urban Sprawl: Moving Towards Sustainable Cities*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/9789264189881-en>. [48]
- OECD (2017), *Building an Inclusive Mexico: Policies and Good Governance for Gender Equality*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/9789264265493-en>. [67]
- OECD (2017), *Investing in Climate, Investing in Growth*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/9789264273528-en>. [2]
- OECD (2016), *2015 OECD Recommendation of the Council on Gender Equality in Public Life*, OECD Publishing, Paris, <https://dx.doi.org/10.1787/9789264252820-en>. [43]

- OECD (2012), *Gender Equality in Education, Employment and Entrepreneurship: Final Report to the MCM 2012*, <https://www.oecd.org/employment/50423364.pdf> (accessed on 17 December 2020). [45]
- OECD (2011), *OECD Family Database, Family size and composition*, <http://www.oecd.org/social/family/database.htm> (accessed on 4 November 2020). [41]
- Ogg, J. (2005), *Heatwave: Implications of the 2003 French Heatwave for the Social Care of Older People*, <https://youngfoundation.org/wp-content/uploads/2013/04/Heatwave-October-2005.pdf> (accessed on 12 April 2021). [35]
- Olczak-Rancitelli, M. (2015), *Women in transport*, <http://oecdinsights.org/2015/06/12/women-in-transport/> (accessed on 4 November 2020). [79]
- ONS (2019), *Gender Differences in Commute Time and Pay: A Study Into the Gender Gap for Pay and Commuting Time*, UK Office for National Statistics, <https://www.ons.gov.uk/employmentandlabourmarket/peopleinwork/earningsandworkinghours/articles/genderdifferencesincommutetimeandpay/2019-09-04>. [53]
- O'Reilly, M., A. Súilleabháin and T. Paffenholz (2015), *Reimagining Peacemaking: Women's Roles in Peace Processes*, International Peace Institute, New York, <http://www.ipinst.org>. [82]
- Ortiz Escalante, S. and B. Gutiérrez Valdivia (2015), "Planning from below: using feminist participatory methods to increase women's participation in urban planning", *Gender & Development*, Vol. 23/1, <http://dx.doi.org/10.1080/13552074.2015.1014206>. [89]
- Oxfam International (2005), *The tsunami's impact on women*, <https://oxfamlibrary.openrepository.com/bitstream/handle/10546/115038/bn-tsunami-impact-on-women-250305-en.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (accessed on 3 November 2020). [32]
- Oxfam International (2005), *The tsunami's impact on women*, <https://oxfamlibrary.openrepository.com/bitstream/handle/10546/115038/bn-tsunami-impact-on-women-250305-en.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (accessed on 3 November 2020). [36]
- Pirard, P. et al. (2005), *Summary of the mortality impact assessment of the 2003 heat wave in France*, <http://www.eurosurveillance.org>. [34]
- POLIS (2021), *Lille: Expanding Research Into Women's Cycling*, <https://www.polisnetwork.eu/news/lille-expanding-research-into-womens-cycling/>. [97]
- POLIS (2021), *Under Her Own Steam: Closing the Mobility Gender Gap*, <https://www.polisnetwork.eu/news/under-her-own-steam-closing-the-mobility-gender-gap/>. [98]
- Polk, M. (2004), "The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in Sweden", *Journal of Transport Geography*, Vol. 12/3, <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.04.002>. [56]
- Polk, M. (2003), "Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transportation system in Sweden?", *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol. 8/2, [http://dx.doi.org/10.1016/S1361-9209\(02\)00034-2](http://dx.doi.org/10.1016/S1361-9209(02)00034-2). [55]
- Pouso, S. et al. (2021), "Contact with blue-green spaces during the COVID-19 pandemic lockdown beneficial for mental health", *Science of The Total Environment*, Vol. 756, p. 143984, <http://dx.doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.143984>. [100]

- SafetiPin (n.d.), *SafetiPin: Supporting Sager Cities (website)*, <https://safetipin.com/> (accessed on 12 November 2020). [86]
- Samek Lodovici, M. et al. (2012), *The role of women in the green economy-The issue of mobility-NOTE*. [59]
- Sarmiento, S. (1996), *Household, Gender, and Travel*, United States Department of Transportation Federal Highway Administration. [44]
- Smith S. et al (2012), *Urbanization and cardiovascular disease Raising heart-healthy children in today's cities*, The World Heart Federation, Geneva, <http://www.worldheart.org>. [23]
- SSH (2018), *The Facts Behind the #MeToo Movement: A National Study on Sexual Harassment and Assault*, Stop Street Harassment, Reston, Virginia. [66]
- SUM4All (2019), *Global Roadmap of Action Toward Sustainable Mobility - Gender, Paper 3*, Sustainable Mobility for All, <http://www.sum4all.org>. [60]
- Swinburn, B. et al. (2011), *The global obesity pandemic: Shaped by global drivers and local environments*, Lancet Publishing Group, [http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736\(11\)60813-1](http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736(11)60813-1). [28]
- Truman, J., R. Morgan and B. Statisticians (2014), *Nonfatal Domestic Violence, 2003-2012*. [14]
- Turner, J. (2011), "Urban Mass Transit and Social Sustainability in Jakarta , Indonesi". [71]
- UN (2018), *The World's Cities in 2018 - Data Booklet (ST/ESA/SER.A/417)*, United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, <https://www.flickr.com/photos/thisisin>. [1]
- UN Women (2019), *Youth activists call for safer streets in Maputo*, <https://www.unwomen.org/en/news/stories/2019/3/feature-story-youth-activists-call-for-safer-streets-in-maputo> (accessed on 4 November 2020). [99]
- United Nations (2017), *New Urban Agenda*. [3]
- Urban Development Vienna (2013), *Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf> (accessed on 4 November 2020). [94]
- Wallhagen, M., O. Eriksson and P. Sörqvist (2018), "Gender differences in environmental perspectives among urban design professionals", *Buildings*, Vol. 8/4, <http://dx.doi.org/10.3390/buildings8040059>. [88]
- WBG (2020), *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning Design*, International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33197> (accessed on 17 December 2020). [5]
- Wen, J. (ed.) (2020), *Gender-based violence and environment linkages: The violence of inequality*, IUCN, International Union for Conservation of Nature, <http://dx.doi.org/10.2305/iucn.ch.2020.03.en>. [37]
- WHO (2018), *Household air pollution and health*, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/household-air-pollution-and-health> (accessed on 3 November 2020). [7]

- WHO (2017), *Violence against women*, <https://www.who.int/news-room/factsheets/detail/violence-against-women> (accessed on 4 November 2020). [83]
- WHO (2016), *Prevalence of insufficient physical activity among adults aged 18+ years (age-standardized estimate) (%)*, [https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/prevalence-of-insufficient-physical-activity-among-adults-aged-18-years-\(age-standardized-estimate\)-\(-\)](https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/prevalence-of-insufficient-physical-activity-among-adults-aged-18-years-(age-standardized-estimate)-(-)) (accessed on 8 April 2021). [101]
- WHO (2012), *Understanding and addressing violence against women (WHO/RHR/12.37)*, World Health Organization, [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/77434/WHO\\_RHR\\_12.37\\_eng.pdf;jsessionid=EC78DA827E071D258101BDA48204CFF4?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/77434/WHO_RHR_12.37_eng.pdf;jsessionid=EC78DA827E071D258101BDA48204CFF4?sequence=1) (accessed on 21 December 2020). [85]
- Wilson Center (2018), *Roadmap to 50x50*, <http://www.wilsoncenter.org/program/global-womens-leadership-initiative> (accessed on 11 September 2020). [80]
- Wilson, V. (2015), *Women Are More Likely to Work Multiple Jobs than Men*, <https://www.epi.org/publication/women-are-more-likely-to-work-multiple-jobs-than-men/> (accessed on 3 November 2020). [40]
- Women in Cities International (2012), *Tackling Gender Exclusion: Experiences from the Gender Inclusive Cities Programme*, <http://www.kittenrocket.com>. [92]
- Woo, B. et al. (2019), "Residential Segregation and Racial/Ethnic Disparities in Ambient Air Pollution", *Race and Social Problems*, Vol. 11/1, <http://dx.doi.org/10.1007/s12552-018-9254-0>. [18]
- Yarahmadi, S. et al. (2013), *Urbanization and Non-Communicable Risk Factors in the Capital City of 6 Big Provinces of Iran*, <http://ijph.tums.ac.ir>. [27]
- Yavuz, N. and E. Welch (2010), "Addressing Fear of Crime in Public Space: Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit", *Urban Studies*, Vol. 47/12, <http://dx.doi.org/10.1177/0042098009359033>. [63]
- Zhang, X., X. Zhang and X. Chen (2015), *Happiness in the Air: How Does a Dirty Sky Affect Subjective Well-being?*. [11]

## Notes

<sup>1</sup> Selon le Bureau du recensement des États-Unis, un blanc est « une personne descendante des peuples originaires d'Europe, du Moyen-Orient ou d'Afrique du Nord » (<https://www.census.gov/topics/population/race/about.html>).



Extrait de :

## Gender and the Environment

Building Evidence and Policies to Achieve the SDGs

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/3d32ca39-en>

### Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2021), « Les femmes et l'ODD 11 – Villes et communautés durables : faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables », dans *Gender and the Environment : Building Evidence and Policies to Achieve the SDGs*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9b190197-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région. Des extraits de publications sont susceptibles de faire l'objet d'avertissements supplémentaires, qui sont inclus dans la version complète de la publication, disponible sous le lien fourni à cet effet.

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes :

<http://www.oecd.org/fr/conditionsdutilisation>.