

# ARGUMENTS ÉCONOMIQUES EN FAVEUR DE L'INTÉGRATION DU GENRE DANS L'AMÉNAGEMENT DES VILLES

## Introduction

Plus de 50 % de la population mondiale vit dans des villes — et cette proportion devrait dépasser la barre de 70 % d'ici 2050<sup>1</sup>. Plus de 80 % du Produit intérieur brut (PIB) mondial provient déjà des villes<sup>2</sup>, qui constituent des pôles d'opportunités pour le développement mondial et peuvent offrir à leurs habitants un bien meilleur accès à l'eau, à l'assainissement, à l'éducation et au commerce. Les villes conçues avec des services qui offrent à tous les habitants la possibilité de vivre, de travailler et de profiter pleinement de tous les aspects de la vie urbaine ont tout à gagner d'une croissance économique continue et des recettes fiscales qui en découlent, d'un accroissement des innovations et d'une résilience plus forte face aux chocs financiers, naturels, démographiques et infrastructurels.

Pourtant, les villes sont conçues depuis toujours par les hommes et pour les hommes. Mais les femmes et les hommes — tout comme divers groupes au sein de ces catégories, y compris les différents groupes d'âges, de races, d'orientations sexuelles, d'identités de genre et de capacités mentales et physiques — ont généralement des schémas de mobilité, des obligations, des activités et des priorités différents dans leur vie quotidienne. On s'attend trop souvent à ce que les citoyens vivent et s'épanouissent dans des villes construites pour un groupe d'utilisateurs particulier, et les villes modernes ne parviennent souvent pas à répondre de manière égale à leurs besoins divers. Les inégalités dans l'accès aux services peuvent marginaliser les habitants et les exposer à des risques sécuritaires accrus, exacerber la pauvreté et rendre encore plus inaccessibles les opportunités, en compromettant parallèlement les possibilités de croissance et la résilience des villes.

Pendant la pandémie de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19) et dans des situations de conflit et de fragilité, les disparités entre les genres — et les différences connexes dans les modes



**PLUS DE 50 % DE LA  
POPULATION MONDIALE VIT  
DANS DES VILLES— et cette  
proportion devrait dépasser la  
barre de 70 % d'ici 2050.**

**PLUS DE 80 % DU  
PRODUIT INTÉRIEUR  
BRUT (PIB) MONDIAL  
PROVIENT DÉJÀ DES VILLES.**



**ENCADRÉ 1 | L'action d'IFC dans les villes**

Dans le cadre de son Initiative en faveur des villes dotée d'un budget de 10 milliards de dollars — associant investissements et conseils —, IFC noue des partenariats stratégiques avec des villes du monde entier pour répondre à des besoins urbains pressants avec la participation du secteur privé. L'Initiative en faveur des villes aide les autorités municipales à construire des villes durables et résilientes face au changement climatique. IFC soutient les villes en les aidant à mobiliser des financements commerciaux, en les mettant en relation avec les marchés financiers et en diversifiant leur base d'investisseurs. IFC tire parti de l'expertise de la Banque mondiale et du secteur privé et offre un appui à la structuration de projets et au développement de partenariats public-privé (PPP) ; elle sensibilise en outre les populations locales et renforce les capacités pour faciliter l'exécution de projets d'infrastructure. Depuis 2004, IFC a investi et mobilisé plus de 10 milliards de dollars dans plus de 280 projets d'infrastructures urbaines. Pour de plus amples informations à ce sujet, voir le [site Web d'IFC, précisément la page consacrée aux villes](#).

d'utilisation et les besoins — sont souvent apparues avec plus d'acuité, creusant ainsi le fossé entre la manière dont la ville est conçue et ce dont ses habitants ont besoin pour s'épanouir. Dans le cas des femmes (sachant néanmoins que les femmes ne sont pas les seules à faire face à ces difficultés), leur vulnérabilité crée un risque plus important pour les familles — et pour les villes qui dépendent également des nombreux rôles que les femmes jouent dans la société.

Le présent argumentaire montre comment les municipalités peuvent s'attaquer à ces préjugés pour rendre les villes plus accessibles à un plus grand nombre d'habitants et, partant, bénéficier de services et d'espaces plus inclusifs et participatifs. Il met en lumière les possibilités de rendre les projets d'aménagement urbain plus inclusifs en vue de favoriser de meilleurs résultats en matière de développement, d'augmenter les recettes municipales et d'élargir l'accès aux services susceptibles de favoriser l'autonomisation sociale et la participation économique des femmes. L'analyse souligne également les coûts élevés que les villes assument si elles ne prennent pas en compte les besoins spécifiques des usagers, quel que soit leur genre, dans l'administration comme dans la gestion et les services d'utilité publique municipaux. Elle s'achève par des recommandations concernant la façon dont les institutions financières multilatérales et les municipalités peuvent améliorer l'équité dans le traitement des deux sexes et le développement municipal.

## 1. La conception de services municipaux sensibles au genre apporte des avantages économiques et sociaux

Partout dans le monde, les femmes et les hommes connaissent encore souvent une division du travail basée sur le genre qui influe sur leurs rôles et leurs responsabilités chaque jour, y compris sur leurs modes de vie et leurs besoins en services municipaux. Les exemples des secteurs présentés ci-après montrent dans quelle mesure l'aménagement urbain et les services municipaux qui ne tiennent pas compte des spécificités de chaque genre peuvent contribuer à isoler inutilement les femmes, entraver leur accès au commerce, à l'emploi et aux services, et rendre plus difficiles les tâches domestiques et les responsabilités familiales. À l'inverse, une conception et une prestation de services plus inclusive peut favoriser la participation économique et sociale des femmes,

en permettant aux femmes et aux hommes de s'impliquer de façon plus égale dans la vie municipale et de partager les obligations et les possibilités économiques et domestiques. Tout cela peut augmenter les revenus associés aux services municipaux et aux impôts, et potentiellement attirer une base plus large d'électeurs municipaux.

**Urbanisme :** Selon l'Organisation internationale du travail (OIT), les femmes effectuent plus de 76 % des travaux domestiques dans le monde, souvent en les combinant avec un emploi rémunéré formel ou informel et en faisant face à des problèmes de sécurité particuliers<sup>3</sup>. Une planification urbaine sensible au genre peut aider les femmes à concilier leurs multiples rôles ou à en créer de nouveaux. L'absence d'analyse sexospécifique peut engendrer des difficultés susceptibles de réduire la participation au marché du travail, ce qui peut se solder par une hausse des salaires et une réduction de la compétitivité du secteur privé pour la ville.

**Les femmes effectuent plus de 76 % des travaux domestiques dans le monde, souvent en les combinant avec un emploi rémunéré formel ou informel**

Les villes conçues sur le modèle plus traditionnel de ménages à revenu unique — c'est-à-dire avec des zones commerciales et résidentielles séparées, souvent éloignées les unes des autres — peuvent faire en sorte que les femmes éprouvent plus de difficultés à travailler à l'extérieur de la maison, tout en s'acquittant de responsabilités familiales. Dans les quartiers mal ou non planifiés (par exemple, les bidonvilles ou autres établissements informels), le manque de services municipaux peut contraindre, en particulier, les femmes et les filles à compenser. La corvée de l'eau, la recherche d'autres solutions d'assainissement, l'éclairage, le chauffage et les options de cuisson insalubres à l'intérieur ainsi que le fait de vivre dans un environnement exigu constituent autant de facteurs susceptibles d'accroître les risques pour la santé et la sécurité. Le manque de planification pour les garderies d'enfants et les espaces d'organisation communautaire renforce les modèles traditionnels de garde d'enfants, qui incombent généralement le plus aux femmes, en même temps qu'il prive les femmes de la possibilité de s'organiser en groupes et associations d'intérêts communs, de s'organiser et de militer politiquement, ou de créer des réseaux, de se soutenir mutuellement, d'offrir des informations et des formations, ou de développer des activités autour de besoins et d'intérêts communs.

Cette situation est exacerbée dans les cas où des conflits, des situations de fragilité ou des catastrophes naturelles ont contraint des personnes au déplacement, perturbant ainsi les réseaux sociaux qui auraient autrement pu faciliter cet exercice d'équilibre. La COVID-19 a créé une force déstabilisatrice supplémentaire, avec la fermeture des services de garde d'enfants, la perte d'emplois et la rigidité accrue pour les travailleurs essentiels, ce qui a accru la dépendance à l'égard des services sanitaires, commerciaux et d'autres services accessibles au niveau local.

Une planification plus inclusive des services municipaux, des transports et des infrastructures de sécurité peut réduire le fardeau qui pèse sur les femmes, rendre les espaces urbains plus sûrs et favoriser la participation économique et civique. De telles activités sont un facteur essentiel de l'autonomisation des femmes et de leur capacité à contribuer à la vie économique et sociale. Des structures communautaires inclusives du point de vue du genre peuvent également aider à prévenir les conflits violents parce qu'elles renforcent la cohésion sociale et la capacité de

résolution efficace des conflits. La conception de services sensibles aux besoins des hommes et des femmes tels que ceux décrits ci-dessous, ainsi que d'espaces communautaires et de processus de planification, peut permettre de garantir que les espaces urbains servent et accompagnent une base de citoyens aussi large que possible.

**Fragilité :** La fragilité peut être un facteur aggravant pour une grande partie de ce qui a été décrit ci-dessus. Près de 60 % des 68,5 millions de personnes considérées comme déplacées de force dans le monde vivent en milieu urbain<sup>4</sup>. Les femmes sont également plus susceptibles que les hommes de migrer à l'intérieur de leur propre pays, et souvent vers les centres urbains, ce qui se solde par des taux élevés de ménages dirigés par des femmes dans les zones urbaines<sup>5</sup>. Cette situation peut conduire à une interaction complexe de pressions croissantes sur le logement, les services urbains et les possibilités économiques, toutes choses qui peuvent accroître les pressions sociales sur des individus et des communautés souvent déjà fragilisés par des conflits. Dans ce contexte, les femmes sont susceptibles d'être confrontées à une plus grande vulnérabilité en matière d'accès à l'emploi, au logement, aux services et à la sécurité pour elles-mêmes et pour leurs familles, se retrouvant privées de plus en plus des moyens de subvenir à leurs propres besoins et de contribuer à la vie économique et sociale des villes dans lesquelles elles vivent.

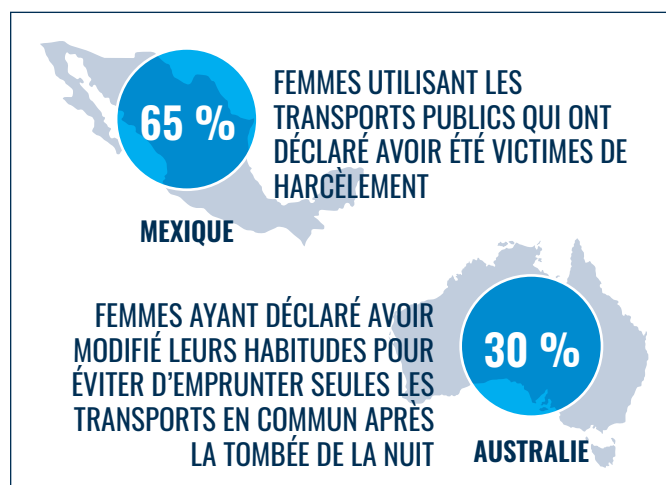
#### Transports, mobilité et espaces publics :

Les femmes et les hommes ont des schémas de mobilité très différents dans la majorité des villes. À l'échelle mondiale, les femmes sont moins susceptibles de posséder un véhicule ou d'avoir accès à un véhicule et sont plus susceptibles de marcher et d'avoir recours aux transports en commun. Parce que les femmes sont plus souvent chargées de s'occuper des enfants et des parents âgés, elles se déplacent généralement davantage sont plus susceptibles de combiner déplacements professionnels et déplacements personnels<sup>6</sup>. En Amérique

À Buenos Aires, plus des deux tiers des déplacements effectués par les hommes sont liés au travail, contre la moitié seulement des déplacements effectués par les femmes. **Alors que seulement un huitième des déplacements des hommes est lié aux tâches domestiques, ces déplacements représentent un tiers des déplacements chez les femmes.**

latine et dans les Caraïbes, plus de 50 % des usagers des transports publics sont des femmes<sup>7</sup>. À Bogotá (Colombie), les femmes effectuent 60 % des trajets à pied de plus de 15 minutes et s'occupent en général des tâches domestiques, tandis que les hommes se déplacent souvent vers et depuis leur lieu de travail, ce qui se reflète ensuite dans la façon dont ils se déplacent dans la ville, leurs destinations et la durée de leurs déplacements<sup>8</sup>. À Buenos Aires, plus des deux tiers des déplacements effectués par les hommes sont liés au travail, contre la moitié seulement des déplacements effectués par les femmes. Alors que seulement un huitième des déplacements des hommes est lié aux tâches domestiques, ces déplacements représentent un tiers des déplacements chez les femmes. Ces besoins et charges en matière de transport influent sur les emplois que les femmes et les hommes acceptent : des études montrent par exemple que les hommes sont prêts à accepter des trajets de 14 % plus longs que les femmes, alors que les femmes apprécient des trajets plus courts et une plus grande flexibilité<sup>9</sup>.

Cependant, de nombreuses villes sont conçues en ayant à l'esprit l'homme qui se déplace principalement pour aller au travail et en revenir, souvent en voiture. Les villes sont rarement conçues en pensant à l'usager ordinaire qui enchaîne des trajets courts, que ce soit en termes de réduction des trajets en voiture ou d'expérience pour les piétons ou usagers des transports en commun. Par exemple, de nombreux systèmes de transport public et bon nombre de trottoirs ne sont pas conçus pour permettre des déplacements avec des poussettes ou des fauteuils roulants. Les réseaux d'arrêts des transports publics ne sont souvent pas conçus en tenant compte de la sécurité des personnes et sont donc d'ordinaire situés dans des endroits isolés ou loin des centres commerciaux, ce qui contraint les usagers à marcher sur des distances plus longues, généralement sous un éclairage insuffisant, accentuant la vulnérabilité aux agressions sexuelles ou au harcèlement sexuel. Au Mexique, 65 % des femmes qui utilisent le système de transports en commun ont déclaré avoir été victimes de harcèlement. En Australie, 30 % des femmes ont déclaré avoir modifié leurs habitudes pour éviter d'emprunter seules les transports en commun après la tombée de la nuit<sup>10</sup>. Comme indiqué plus haut, dans les situations de conflit, le transport peut devenir encore plus dangereux, accentuant les risques pour les femmes. De même, en cas de pandémie, lorsque les transports publics peuvent constituer un lieu de transmission, la dépendance plus forte des femmes aux transports publics peut les exposer à des risques plus importants.



Lorsque les femmes sont plus préoccupées par le risque d'agression ou de harcèlement, elles sont davantage disposées à accepter un travail moins bien rémunéré mais plus proche de leur domicile, de programmer leurs déplacements en fonction des heures plus sûres de la journée, lorsque cela est possible, ou d'éviter d'utiliser des moyens de transport qu'elles jugent dangereux, toutes choses qui peuvent réduire les recettes des transports publics et les revenus des femmes (de même que les recettes fiscales connexes). Dans les pays en développement, le manque d'accès aux transports et la faible sécurité qu'ils offrent réduisent de 16,5 % la probabilité que les femmes participent à la vie active<sup>11</sup>. Dans une enquête menée à Lahore (Pakistan), 45 % des femmes interrogées ont déclaré que les services de transport fournis par l'employeur seraient un facteur « très important » dans leur décision d'accepter ou non une possibilité d'emploi, et nombre de femmes ont indiqué avoir refusé du travail parce que les services de transport n'étaient pas inclus dans l'offre<sup>12</sup>. Au Bangladesh, les femmes qui ne se sentaient pas en sécurité à l'extérieur de la maison étaient de 10 % moins susceptibles de participer au marché du travail<sup>13</sup>. Et, à Delhi, les femmes étaient disposées à payer beaucoup plus (290 dollars) par an que les hommes sur un itinéraire jugé plus sûr<sup>14</sup>. Une autre étude a montré une chute de 27 % de l'emploi des femmes contre 5 % seulement pour les hommes lorsque des résidents devaient se déplacer loin du centre de Delhi, ce qui souligne la dépendance des femmes à l'égard de transports en commun faciles et de possibilités économiques à proximité<sup>15</sup>. Dans certains cas, lorsque cela est possible, les femmes peuvent payer des services de transport privés plus coûteux pour éviter les risques associés aux transports publics, ce qui signifie que les villes perdent des revenus provenant des transports publics<sup>16</sup>.

Des projets de transport soucieux de l'égalité des genres, tels que le projet de transport rapide par autobus financé par la Société financière internationale (IFC) à Buenos Aires (Argentine), contribuent à créer de nouvelles lignes qui permettent de réduire sensiblement la durée des trajets. Une femme interrogée a indiqué que cela réduisait son temps de trajet d'un tiers en lui offrant un arrêt plus proche de son domicile, ce qui l'aidait à passer moins de temps dans les transports et plus de temps avec sa famille<sup>17</sup>. Le projet *TransMilenio* de Bogotá, soutenu par IFC, a mis en œuvre des interventions sexospécifiques — par exemple, en installant des sièges pour les femmes et les enfants, et des portes d'entrée séparées pour les femmes enceintes et les autres passagers vulnérables — afin d'augmenter le nombre d'usagers<sup>18</sup>. Cependant, certaines études montrent que la ségrégation dans les transports n'améliore pas la situation et peut en fait légitimer la stigmatisation dans laquelle sont tenues les femmes qui n'utilisent pas ces solutions et qu'elle peut être perçue comme un acquiescement à l'idée selon laquelle « ... un homme ne peut pas apprendre à bien se comporter, alors nous devons être séparés »<sup>19</sup>.

**Eau et assainissement :** Les femmes et les hommes entretiennent souvent des rapports différents à l'eau et à l'assainissement dans les zones rurales et dans les centres urbains. Les femmes sont souvent laissées pour compte dans la conception des infrastructures d'assainissement en milieu urbain. Le manque de toilettes publiques accessibles, appropriées et dignes pour les femmes et les filles influe sur leur capacité à travailler dans la sphère publique, de même qu'il réduit potentiellement leur productivité et leur niveau d'instruction. Comme indiqué plus haut, les femmes se déplacent souvent dans les villes à pied ou en utilisant un mode de transport en commun et enchaînent généralement les courses, ce qui signifie qu'elles sont souvent à l'extérieur pendant de longues périodes. Si des installations publiques font défaut, cela peut avoir une incidence sur leur capacité à fonctionner dans cet espace. Pour les filles, l'accès à des toilettes appropriées et sûres à l'école peut influencer sur la fréquentation scolaire, surtout pendant leurs règles.

Les toilettes publiques devraient être conçues en ayant à l'esprit les besoins des femmes et des hommes transgenres. Ces toilettes devraient comprendre : des installations qui tiennent compte de la sécurité, de l'accès à l'eau et au savon ; des poubelles pour l'élimination des produits hygiéniques ; et des commodités qui intègrent les besoins disproportionnés des femmes en matière de soins, en étant suffisamment grandes pour accueillir les enfants ou d'autres personnes dont elles peuvent s'occuper. De plus, compte tenu du fait que certains hommes transgenres ont leurs règles et que les femmes ne sont pas les seules à s'occuper de personnes, des toilettes accessibles devraient être disponibles pour les femmes comme pour les hommes<sup>20</sup>. L'emplacement de toilettes accessibles devrait tenir compte des femmes et des hommes qui travaillent dans des endroits fixes, ainsi que de la mobilité des femmes, en particulier tout au long de la journée, tel qu'indiqué ci-dessus.

Étant donné que la demande mondiale d'eau dépassera de 40 % l'offre disponible d'ici 2030, laissant environ 2,8 milliards de personnes dans une situation de pénurie d'eau, **les centres urbains seront particulièrement touchés, ce qui créera un fardeau supplémentaire pour les citadines.**

En ce qui concerne l'utilisation de l'eau, il faut bien reconnaître que les femmes sont le plus souvent responsables de la corvée de l'eau, laquelle prend une part importante du temps des femmes et des filles<sup>21</sup>. Cependant, étant donné que la demande mondiale d'eau dépassera de

40 % l'offre disponible d'ici 2030, laissant environ 2,8 milliards de personnes dans une situation de pénurie d'eau, les centres urbains seront particulièrement touchés, ce qui créera un fardeau supplémentaire pour les citadines<sup>22</sup>. Dans de nombreuses sociétés, ce sont aussi les femmes qui paient la facture d'eau même si leurs revenus sont inférieurs à ceux de leurs maris, perpétuant ainsi les inégalités dans les ménages<sup>23</sup>. Les ménages à faible revenu sont souvent contraints de dépenser jusqu'à 15 fois plus pour de l'eau provenant de sources peu fiables<sup>24</sup>, ce qui crée des problèmes de santé potentiels et accentue la pauvreté et les inégalités pour les pauvres vivant en milieu urbain, constitués en grande partie de femmes et de ménages dirigés par des femmes<sup>25</sup>.

Non seulement le coût plus élevé des sources d'eau informelles exacerbe la pauvreté et les inégalités entre les genres en obligeant les ménages à consacrer une grande partie de leurs revenus au financement de ces solutions de rechange, mais il absorbe également des revenus qui auraient pu être engrangés par une compagnie des eaux. À l'échelle mondiale, les services d'eau et d'assainissement en milieu urbain restent fortement tributaires des subventions de l'État pour couvrir l'intégralité des coûts. Lorsque les femmes participent davantage à la conception et à la mise en œuvre des projets d'approvisionnement en eau, les services sont plus susceptibles de répondre à leurs besoins, ce qui se solde par une plus grande satisfaction et une plus grande volonté de payer pour les services d'eau. Cela peut, à son tour, réduire le besoin de subventions publiques, diminuer les pertes d'eau non génératrices de revenus et accroître les recettes, augmentant ainsi les ressources disponibles pour d'autres investissements<sup>26</sup>.

## ENCADRÉ 2 | Une productivité en perte de vitesse

Il ressort d'une étude menée par la Banque mondiale et analysant les effets économiques de l'assainissement dans quatre pays d'Asie du Sud-Est que près d'un quart des lieux de travail au Cambodge étaient dépourvus de toilettes et qu'environ 14 % des lieux de travail aux Philippines n'étaient pas dotés de toilettes appropriées. Au Viet Nam, 3 % des dispensaires et 74 % des marchés n'avaient pas de toilettes, tandis que 11 % et 13 %, respectivement, n'avaient pas de toilettes appropriées. L'étude a estimé que si les employées manquaient un jour de travail par mois pendant leur période menstruelle parce que les structures d'assainissement ne répondent pas aux normes, les Philippines et le Viet Nam pourraient déplorer respectivement 13,8 millions et 1,5 million de journées d'absence au travail, une situation qui entraînerait une perte économique de 13 millions de dollars et 1,28 million de dollars par an<sup>27</sup>.

Une meilleure prise en compte des besoins des femmes peut aussi réduire les coûts dans d'autres domaines : une étude réalisée en Afrique du Sud a démontré que, dans le *township* de Khayelitsha, le coût de l'augmentation du nombre de toilettes, y compris les coûts d'entretien, était inférieur aux coûts que supportait actuellement la ville à cause des agressions sexuelles résultant du manque d'accès à l'assainissement. Non seulement les agressions et les coûts municipaux seraient réduits, mais les femmes seraient plus en sécurité dans leurs activités commerciales et dans la vie publique<sup>28</sup>.

**Énergie :** Pour les femmes, l'accès à une énergie domestique propre et fiable peut réduire le temps qu'elles doivent consacrer à leurs responsabilités domestiques, leur permettant ainsi de s'adonner à plus d'activités génératrices de revenus, de même qu'aux loisirs, à l'éducation, à des organisations communautaires et à des activités politiques. En revanche, une évaluation qualitative menée par la

Banque mondiale auprès de plus de 100 femmes cheffes d'entreprise, entrepreneures et étudiantes en Irak a montré que le manque de fiabilité de l'approvisionnement en électricité diminue la productivité des petites et moyennes entreprises (PME) et, en réalité, décourage les femmes qui ne parviennent pas à achever leurs études ou leur formation professionnelle, ni à s'engager dans des activités génératrices de revenus<sup>29</sup>.

La conception inclusive dans le secteur de l'électricité permet aux compagnies d'électricité de cibler de nouveaux clients, ce qui peut ouvrir de nouveaux marchés et renforcer les marchés existants, ainsi que renforcer le développement économique local, la croissance et la fiscalité<sup>30</sup>. À Delhi (Inde), une compagnie d'électricité locale a décidé à titre d'essai de recruter comme agents de recouvrement des femmes locales, à la place du personnel généralement chargé de cette tâche. Les femmes recouvraient les montants des factures, mais utilisaient aussi leur accès à la communauté pour conseiller leurs congénères sur la conservation et la sécurité de l'énergie. Grâce à cette intervention, qui a permis à la fois d'autonomiser les femmes locales et de répondre aux besoins des usagers, les recettes ont augmenté de 183 % et les raccordements actifs au réseau d'électricité ont progressé de 40 %<sup>31</sup>.

À Delhi (Inde), une compagnie d'électricité locale a décidé à titre d'essai de recruter des femmes locales **comme agents de recouvrement, à la place du personnel généralement chargé de cette tâche.**



**LES RECETTES SE  
SONT ACCRUES DE  
LES RACCORDEMENTS ACTIFS  
AU RÉSEAU D'ÉLECTRICITÉ  
ONT AUGMENTÉ DE**

**183 %**

**40 %**

L'accès à une énergie domestique propre et fiable peut en outre aider à réduire la pollution à l'intérieur des habitations due à la cuisson et à la combustion d'énergie pour s'éclairer ; pollution qui a des répercussions disproportionnées sur les femmes, les enfants et les personnes âgées qui sont les plus susceptibles de rester longtemps à l'intérieur des habitations pendant la préparation des aliments. L'élargissement de l'accès à l'énergie domestique peut réduire le fardeau sur le plan de la santé et favoriser parallèlement l'éducation ainsi que les moyens de subsistance grâce à un meilleur accès à la lumière le soir.

**Résilience face aux catastrophes :** La prise en compte des besoins, des points de vue et des priorités des femmes dans la planification des risques et de la résilience peut améliorer les services et réduire les pertes en vies humaines.

Compte tenu des différences dans la façon dont les femmes accèdent aux informations d'alerte précoce, et au regard de leur éventail de compétences différent (comme le fait que les filles apprennent moins souvent à nager ou à grimper aux arbres), le nombre de femmes décédées dans un cyclone qui a frappé le Bangladesh en 1991 était cinq fois plus élevé que celui des hommes<sup>32</sup>. Et les femmes représentaient 70 % des victimes du tsunami de 2004 à Banda Aceh<sup>33</sup>. Après des catastrophes, on s'attend souvent à ce que les femmes continuent de s'occuper de leurs ménages et elles sont généralement censées nourrir les hommes en premier dans les situations de pénurie alimentaire, ce qui signifie que les femmes se retrouvent souvent en situation de crise nutritionnelle et que leurs responsabilités familiales entravent généralement leur capacité à demander de l'aide<sup>34</sup>. Les systèmes d'alerte, le renforcement des compétences (par exemple, l'apprentissage de la natation), les abris et les plans d'évacuation doivent tenir compte de la

mobilité des femmes et de leurs besoins spécifiques en matière d'assainissement et de sécurité pour réduire au minimum les pertes en vies humaines. Les femmes doivent également être consultées au moment de la planification des interventions en cas de catastrophe afin de s'assurer de l'adéquation et de l'efficacité des services de riposte — par exemple, lorsque les femmes sont consultées sur les aliments locaux et leur préparation,

cette information peut être utilisée pour planifier plus efficacement les rations en situation de catastrophe<sup>35</sup>. Le Bangladesh a pu réduire considérablement la disparité entre les hommes et les femmes dans le nombre de victimes de cyclones en renforçant la participation des femmes à la préparation aux catastrophes ; ainsi, le ratio femmes-hommes victimes est passé de 14:1 après un cyclone en 1970 à 5:1 après le cyclone Sidr en 2007<sup>36</sup>.

Le Bangladesh a pu **réduire considérablement la disparité entre les hommes et les femmes dans le nombre de victimes de cyclones en renforçant la participation des femmes à la préparation aux catastrophes** ; — ainsi, le ratio femmes-hommes victimes est passé de 14:1 après un cyclone en 1970 à 5:1 après le cyclone Sidr en 2007.

D'une certaine manière, la pandémie de COVID-19 a bouleversé les modes de vie quotidiens dans les villes, tout en créant des pressions qui ont, à maints endroits, renforcé davantage les règles traditionnelles s'appliquant au genre — par exemple, les femmes ont vu leurs responsabilités habituelles en matière de garde d'enfants augmenter brusquement. Les femmes vivant dans les centres urbains ont été particulièrement vulnérables pendant la pandémie de COVID-19, qui était concentrée dans les zones urbaines densément peuplées. En leur qualité d'aidantes, les femmes ont dû endosser des responsabilités croissantes, en particulier avec la fermeture des écoles et des garderies, souvent au détriment du temps et de possibilités qu'elles auraient pu rentabiliser. Les femmes sont surreprésentées dans les emplois de première ligne, ce qui signifie qu'elles étaient souvent très exposées au virus et bénéficiaient de peu de flexibilité dans le travail. Elles sont également fortement représentées dans les types d'emplois informels et de services qui ont été les plus touchés par les fermetures<sup>37</sup>. En 2020, les femmes ont perdu 800 milliards de dollars de revenus générés par un emploi. Et, dans les situations de confinement en zone urbaine, les femmes étaient plus exposées à la violence basée sur le genre dans leurs foyers<sup>38</sup>. Dans les centres urbains, les femmes et les familles peuvent avoir moins de possibilités de profiter de l'espace extérieur, et les femmes ou les familles qui ont déménagé des zones rurales sont plus susceptibles de s'être éloignées de la famille et d'autres réseaux de soutien. Lorsque les femmes tombent malades, elles ne sont plus capables de fournir les soins dont les familles ont souvent besoin. Ces impacts montrent les effets disproportionnés que certains types de catastrophes peuvent avoir sur les femmes, d'où l'importance d'intégrer le genre dans la planification de la gestion des catastrophes et la nécessité de prendre en compte un éventail plus large de types de catastrophes au-delà des catastrophes naturelles.

**Gestion des déchets :** La définition même, tout comme la forme optimale de prestation de services en vue de la gestion des déchets solides peuvent varier selon le genre. Compte tenu de leurs rôles différents dans le ménage, les femmes et les hommes peuvent définir différents articles comme des déchets, et, eu égard à leurs rôles en dehors du foyer, ils peuvent avoir des préférences différentes en ce qui concerne la gestion des déchets. Par exemple, les points de ramassage

centralisés sont souvent privilégiés par les hommes, tandis que les femmes préfèrent souvent le porte-à-porte. Les femmes jouent souvent un rôle important dans les services volontaires de gestion des déchets en tant que ramasseuses d'ordures, mais elles sont généralement exclues lorsque ces services sont formalisés<sup>39</sup>, et, même dans le secteur informel, les ramasseuses de déchets sont souvent beaucoup moins bien payées que leurs congénères masculins<sup>40</sup>. La stigmatisation entourant la participation au ramassage et à la gestion des déchets peut être particulièrement difficile pour les femmes ; les efforts visant à la réduire et à offrir des prestations sociales, telles que les soins de santé et la garde d'enfants, peuvent favoriser une participation plus équitable dans le secteur, ce qui peut améliorer les résultats<sup>41</sup>.

## 2. Lutter contre la violence et le harcèlement basés sur le genre peut accroître la participation à la vie économique et sociale

Les centres urbains peuvent aussi créer ou exacerber le risque de harcèlement et de violence à l'égard des femmes, ce qui peut entraver leur capacité à travailler, à participer aux activités sociales ou à répondre à d'autres besoins quotidiens, au grand détriment des femmes, et des villes. Par exemple, un rapport établi par KPMG en 2014 a révélé que la violence et le harcèlement basés sur le genre coûtaient à la République sud-africaine entre 0,9 % et 1,3 % du produit intérieur brut (PIB) par an<sup>42</sup>. La violence et le harcèlement à caractère sexiste peuvent être exacerbés dans les contextes de fragilité et de conflit et pendant les déplacements forcés, ce qui peut marginaliser encore plus les rescapés qui n'ont pas accès aux soins ou augmenter les coûts municipaux pour ceux qui peuvent accéder aux services municipaux ; et, dans un cas comme dans l'autre, les rescapés voient leur capacité à participer aux activités économiques et sociales inhibée, ce qui réduit l'indépendance économique et crée une dépendance plus grande.

Un rapport établi par KPMG en 2014 a révélé que la violence et le harcèlement basés sur le genre coûtaient à la République sud-africaine **entre 0,9 % et 1,3 % de PIB par an.**

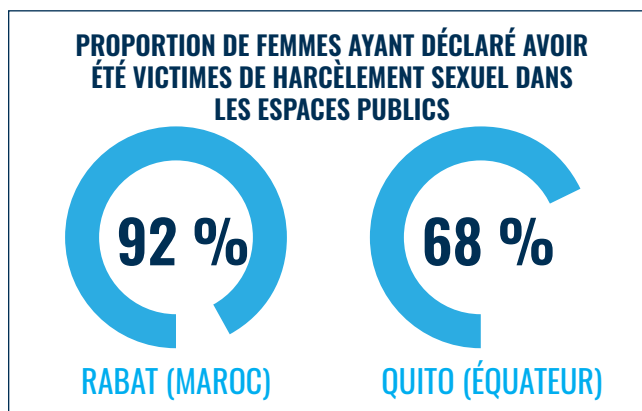
Le risque accru de violence et de harcèlement à caractère sexiste dans les zones urbaines peut tenir à une série de facteurs : l'un d'entre eux étant que la vie urbaine rapproche les personnes, souvent sans les liens sociaux qui peuvent servir de mécanisme de sécurité dans des communautés plus interconnectées. La concentration des conditions de vie, la pauvreté et les moyens par lesquels les citoyens accèdent aux services peuvent créer des conditions propices à la violence : par exemple lorsque les femmes vont chercher de l'eau, empruntent les transports en commun ou marchent pour se rendre aux arrêts de transport en commun, aller à l'école ou en revenir, ou lorsqu'elles se retrouvent dans des parcs publics<sup>43</sup>. Un mauvais éclairage dans les marchés publics et les parcs, le manque de toilettes séparées selon le genre et le manque d'espaces publics sûrs pour les femmes peuvent les exposer à des risques accrus de violence et de harcèlement à caractère sexiste. À Rabat (Maroc), 92 % des femmes ont déclaré avoir été victimes de harcèlement sexuel dans les lieux publics. À Quito (Équateur), le taux était de 68 %<sup>44</sup>. Dans les zones urbaines, où il existe souvent moins de liaisons sociales et de filets de protection, les femmes peuvent être poussées par nécessité économique dans des situations peu sûres (par exemple, rester dans des relations nocives ou se déplacer à des heures dangereuses pour se rendre à des emplois indispensables) qui peuvent accentuer le risque de violence. Les travailleurs domestiques, très majoritairement des femmes, sont très souvent issus de zones rurales (ou des immigrés) et

sont souvent exploités, généralement sans bénéficier de la protection que confèrent des contrats de travail formels. Ils sont également exposés au risque de violence et de harcèlement à caractère sexiste à cause de leur dépendance à l'égard de leurs employeurs. Dans de nombreuses situations, si les travailleurs domestiques tentent d'échapper à des environnements de travail abusifs, leurs employeurs peuvent faire invalider les visas qui leur ont été délivrés, les exposant ainsi à un risque accru d'être à nouveau victimisés<sup>45</sup>.

Des études montrent que, dans certains cas, le seul risque apparent de violence et de harcèlement à caractère sexiste suffit à empêcher les femmes d'utiliser les transports publics (et/ou peut inciter leur famille à s'y opposer) ou d'autres services municipaux jugés comme présentant des risques. Cela peut non seulement réduire l'utilisation des transports ou d'autres services (et les recettes municipales correspondantes), mais réduit aussi les possibilités de revenus et les recettes fiscales connexes. Il a été démontré que les difficultés d'accès aux transports

réduisent le taux d'alphabétisation des femmes et leur participation au marché du travail<sup>46</sup>. La prise en compte de ces risques pourrait permettre d'accroître les recettes fiscales et les revenus des services, et, partant, de séduire un nombre croissant d'électrices. Par exemple, lors des élections indiennes de 2019 qui ont enregistré un nombre record d'électrices, une étude a révélé que 70 % des mères indiennes étaient particulièrement préoccupées par la sécurité des femmes<sup>47</sup>.

Pendant la pandémie de COVID-19, le risque de violence et de harcèlement à caractère sexiste a été exacerbé. Les confinements, surtout dans les zones urbaines où la mobilité est très limitée, ont augmenté les risques dans les domiciles<sup>48</sup>. Dans certaines régions du monde, la COVID-19 a même rendu plus difficile l'accès à la justice pour les victimes de violence et harcèlement basés sur le genre. Au Ghana par exemple, le dépôt d'une plainte auprès de la police pour dénoncer un cas de violence et de harcèlement à caractère sexiste nécessite un rapport médical qui peut coûter plus cher que le revenu mensuel de nombreuses femmes. Plusieurs femmes ont perdu leur emploi pendant la pandémie, mais elles couraient un plus grand risque de violence et de harcèlement à caractère sexiste et ne pouvaient pas ester en justice<sup>49</sup>. Pour les travailleuses domestiques, le risque était particulièrement aigu, en particulier lorsqu'elles étaient loin de leurs familles et/ou lorsqu'elles étaient des immigrées aux options limitées à cause des restrictions sur les voyages et faute de contrats de travail formels. Lors des confinements, les travailleuses domestiques peuvent être confrontées à des charges de travail nettement plus élevées (par exemple, garder les enfants lorsque ceux-ci ne vont plus à l'école), à une plus grande claustration, à l'absence de congés, à l'impossibilité de s'isoler ou de s'éloigner d'employeurs malades, et à une exposition accrue du fait de leur rôle d'aidante familiale<sup>50</sup>. Le manque de moyen d'expression et d'autodétermination a exposé ces femmes à un risque plus important d'infection et entravé les efforts que les villes faisaient pour endiguer le virus.



### 3. Accroître la participation des femmes à la gestion et à l'administration municipales peut renforcer la résilience urbaine

En plus d'être sous-représentées dans la conception et la mise en œuvre des services municipaux, les femmes — au même titre que d'autres groupes marginalisés — sont également sous-représentées à l'échelle mondiale dans les administrations et services municipaux en tant qu'élues, gestionnaires et employées. En tant que citoyennes, les femmes qui participent aux processus de planification sont plus susceptibles de soutenir les initiatives qu'elles ont contribué à planifier, ce qui peut favoriser une meilleure cohésion sociale et, en fin de compte, contribuer à prévenir les conflits et à réduire les risques ou les possibilités de violence et de harcèlement basés sur le genre. Une participation plus diversifiée et inclusive est essentielle pour garantir que l'administration et les services municipaux comprennent et comblent les besoins variés de leurs différents résidents. Mais la représentation diversifiée — y compris la représentation des femmes — en tant que maires et aux postes de direction municipaux reste faible ; à l'échelle mondiale, les femmes représentent moins de 5 % des maires<sup>51</sup>. Les femmes sont également sous-représentées dans la main-d'œuvre municipale comme dans les services d'utilité collective. Dans le secteur de l'eau par exemple, les femmes ne représentent que 17 % de la main-d'œuvre mondiale dans les domaines de l'eau et de l'assainissement<sup>52</sup> ; dans le secteur des transports urbains en Europe, les femmes ne représentent que 17,5 % des salariés<sup>53</sup>.

#### ENCADRÉ 3 | Conception de logements centrée sur la personne

À Aspern à Vienne (Autriche), les travaux de construction d'une *Frauen-Werk-Stadt* (ville façonnée par les femmes) ont été achevés en 1997. L'ensemble résidentiel a été conçu par des femmes architectes, en prenant en compte le point de vue des femmes dans tous les aspects de la conception. Entre autres caractéristiques : un espace de rangement pour poussettes à chaque étage, des appartements flexibles dans leur aménagement, de larges cages d'escalier pour favoriser les relations sociales et des bâtiments bas pour permettre aux occupants de voir ce qui se passe dans la rue. À mesure que ce modèle s'étendait dans tout Vienne, l'éclairage public a été amélioré et les passages pour piétons ont été adaptés, les trottoirs ont été élargis, les barrières ont été supprimées et des bancs ajoutés. Si peu de données ont été recueillies sur les conséquences économiques de l'expérience Viennoise, ses principes ont été adoptés dans un certain nombre d'autres villes, et l'approche de Vienne a été reconnue comme une pratique optimale par l'Organisation des Nations Unies<sup>54</sup>.

Une plus grande participation d'un large éventail de points de vue dans les services municipaux conduit à des projets qui tiennent davantage compte des différentes perspectives (y compris les priorités et les modes de vie et de mobilité), ce qui peut contribuer à garantir aux femmes et à d'autres groupes un accès équitable aux services, augmentant ainsi les niveaux d'utilisation et, partant, la rentabilité et le taux de rendement<sup>55</sup>. Des études étayaient l'hypothèse selon laquelle une participation plus diversifiée à la gestion municipale produit des styles de gestion et des résultats différents. En Inde par exemple, le nombre de projets d'adduction d'eau potable réalisés dans des zones dotées de conseils dirigés par des femmes était supérieur de 62 % au nombre de projets menés dans des zones dotées de conseils dirigés par des hommes, ce qui montre que les résultats en matière de gouvernance et de prise de décisions peuvent être différents s'il y a une plus grande égalité entre les genres<sup>56</sup>.

La réduction de l'écart entre les genres dans la participation à l'administration municipale, à la planification des politiques et à la prise de décision peut rendre les villes plus à même de relever

des défis tels que l'émigration, les dysfonctionnements des infrastructures, les chocs financiers, les catastrophes naturelles et les chocs climatiques. Une étude réalisée par le Programme 100 villes résilientes souligne que « des décisions plus intelligentes sont prises lorsqu'un plus grand nombre de femmes participent au processus décisionnel, ce qui signifie que les femmes sont des agents essentiels d'un avenir résilient pour... les villes »<sup>57</sup>.

## 4. Stratégies pour réduire les disparités entre les genres

Au regard des difficultés et des opportunités décrites plus haut, comment les villes peuvent-elles mieux intégrer les besoins, les points de vue et les voix des femmes dans la planification et la prestation de services ? Les stratégies ci-après peuvent contribuer à lever certains obstacles à l'équité entre les genres :

### 1. Accroître le nombre de femmes dans l'administration et la main-d'œuvre municipales :

- Pour comprendre pourquoi les femmes sont ou ne sont pas mieux représentées dans la gestion municipale, les villes peuvent commander **des évaluations sexospécifiques périodiques** — à la fois de l'environnement de travail municipal lui-même et des divers services et activités proposés — afin de s'assurer que les voix des femmes sont encouragées et prises en compte. Il peut s'agir notamment d'évaluer l'environnement de travail, les politiques et pratiques de recrutement, les politiques en matière de ressources humaines, les uniformes, etc., afin de déterminer dans quelle mesure ces facteurs encouragent et stimulent l'emploi des femmes. Les évaluations devraient être effectuées à intervalles réguliers pour veiller à ce que les problèmes soient continuellement évalués et compris. (Outils pertinents : Voir **OUTIL 1.2 : « Développer un argumentaire en faveur de la diversité des genres »**, **OUTIL 1.3 : « Audit de la parité hommes-femmes : Introduction, processus et outils »**, **OUTIL 1.4 : « Termes de référence de l'audit de la parité hommes-femmes »**, et **OUTIL 1.6 : « Guide et termes de référence de l'enquête sur l'écart salarial »**.)
- Sur la base des résultats de l'évaluation du genre, les villes peuvent **élaborer ou réviser des politiques** visant à encourager le recrutement des femmes, tout comme leur rétention et leur promotion professionnelle en tant qu'employées. L'accent pourrait être mis sur l'examen des politiques en matière de ressources humaines afin de promouvoir le recrutement actif des femmes, le maintien en poste équitable des femmes et des hommes, et la promotion équitable, ainsi que l'appui à des politiques de travail respectueuses de la famille, y compris des congés familiaux équitables pour tous les genres. (Outils pertinents : Voir **OUTIL 1.8 : « Orientations sur la politique de genre et modèle de politique de genre »**, **OUTIL 1.9 : « Élaborer une stratégie d'équité entre les genres »**, « Élaborer des politiques et des programmes de ressources humaines pour soutenir une main-d'œuvre inclusive en matière de genre », et **OUTIL 1.12 : « Fixer des cibles de recrutement des hommes et des femmes »**.)
- L'élaboration et la diffusion de politiques relatives au harcèlement sexuel et aux agressions sexuelles ainsi que la formation en la matière, notamment des politiques et des codes de conduite clairs qui doivent être signés par tous les employés, de même que par les entrepreneurs ou fournisseurs municipaux et les services d'utilité collective. (Outils pertinents : Voir **OUTIL 4.12 : « Directives et modèle de politique sur la violence et le harcèlement basés sur le genre ainsi que le respect sur le lieu de travail »** et **OUTIL 4.13 : « Sensibilisation et communication sur les engagements et les approches en matière de violence et de harcèlement basés sur le genre »**.)

## 2. Concevoir les services municipaux de manière à mieux répondre aux besoins des femmes. Pour ce faire :

- *Recueillir régulièrement des données pour comprendre les besoins et les difficultés des utilisateurs en fonction des différents genres.*
  - Veiller à ce que les femmes soient intégrées à toutes les étapes de la planification, de la consultation et de la remontée d'informations sur les services municipaux (par exemple, les évaluations de référence de l'impact communautaire et social, les consultations communautaires, le suivi participatif et les mécanismes de règlement des plaintes). Exiger la participation des femmes aux forums communautaires ou organiser des consultations séparées, en fonction des genres.
  - Prévoir un examen de la parité hommes-femmes dans tous les nouveaux projets, y compris un examen des cas de violence et de harcèlement à caractère sexiste, et pour toutes les évaluations et le suivi des projets. Exiger l'élaboration de stratégies de promotion de l'équité dans le traitement des genres et d'atténuation de la violence et du harcèlement à caractère sexiste.
- *Concevoir des espaces publics inclusifs pour tous les genres.*
  - Veiller à ce que des spécialistes des questions de genre fassent partie de toutes les équipes chargées de la conception des espaces et services publics. Mener des consultations publiques afin de mieux saisir les schémas de mobilité et les sensibilités particulières des résidents, et concevoir des programmes de gestion municipale pour mieux répondre aux préoccupations soulevées. Tenir compte des expériences des piétons ; évaluer la visibilité dans les espaces publics et dans les arrêts de bus/tram ; observer la manière dont la végétation, les grands bacs à ordures ou de produits recyclables et les arbres peuvent bloquer la lumière ou créer des barrières provoquant des zones sombres, à la visibilité réduite. À titre d'exemple, la ville de Barcelone a adopté des arrêtés municipaux réglementant la construction de nouveaux bâtiments afin de s'assurer que les entrées ne créent pas de « cachettes » éventuelles pour des agresseurs<sup>58</sup>.
- *Des interventions sectorielles sont à envisager.*

*Dans le secteur des transports, il faut :*

  - Organiser des activités de formation et de sensibilisation à l'intention des chauffeurs d'autobus et des employés du secteur des transports publics — y compris les hommes — sur le rôle qu'ils doivent jouer pour mettre fin au harcèlement, et encourager les témoins à intervenir.
  - Examiner les modèles de tarification, créer de meilleurs aménagements pour les poussettes, reconsidérer les emplacements et l'éclairage des arrêts de transport.
  - Élaborer des campagnes d'éducation, en commençant par les écoles, pour lutter contre la violence et le harcèlement à caractère sexiste, y compris dans la sphère publique, afin de prévenir ces actes avant qu'ils ne se produisent.
  - Installer des caméras aux arrêts et dans les transports ; utiliser des applications et des systèmes numériques pour fournir des informations en temps réel sur les horaires ; développer des applications pour faciliter le signalement par le public des cas de violence et de harcèlement<sup>59</sup>.

- Exiger des mécanismes de sécurité, tels que des caméras sur le tableau de bord, en vue de la protection des usagères et des conductrices, ou des applications qui aident les usagères à transmettre des informations sur leur taxi et leur itinéraire.
- Envisager d'utiliser des itinéraires conçus non pas pour l'efficacité mais pour l'accès. De telles mesures ciblent généralement des usagers plus vulnérables (tels que les femmes et les personnes âgées) dans le cadre de déplacements non liés au travail.

#### *Dans le secteur de l'eau, il faut :*

- Sensibiliser davantage les femmes pour qu'elles participent à la gestion municipale locale des services d'eau.
- Consulter davantage les femmes lors de la planification et de la mise en œuvre de la prestation de services d'eau afin de réduire l'incidence de la violence.

#### *Dans le secteur de l'énergie, il faut :*

- Enrôler davantage de femmes comme agents de recouvrement de factures.
- Consulter les femmes sur les options en matière de tarification et de services d'électricité pour garantir que ces services répondent aux besoins les plus variés possibles.
- **Réduire le harcèlement sexuel et la violence basée sur le genre**
  - Mettre au point des innovations spécifiques pour réduire le risque de violence et de harcèlement à caractère sexiste dans les espaces publics et les transports, par exemple en instituant des systèmes de transport en commun qui permettent plusieurs trajets dans un court laps de temps ou qui permettent aux autobus de s'arrêter entre les arrêts désignés lorsqu'il fait sombre (à l'exemple du service Entre deux arrêts de Montréal)<sup>60</sup>; installer des caméras ; former les conducteurs et les usagers à la sécurité ; évaluer et mettre en œuvre l'installation de lumières pour réduire la criminalité contre les femmes et assurer la sécurité dans les lieux publics (rues, toilettes publiques, arrêts de bus et de métro, etc.).

### **ENCADRÉ 4 | L'Équateur s'attelle à « mettre fin au harcèlement »**

En réponse aux taux exceptionnellement élevés de violence basée sur le genre enregistrés dans les transports publics à Quito en Équateur (où 81 % des femmes empruntant les transports publics dans cette ville ont déclaré avoir subi des violences à caractère sexiste en 2014), la ville a mis en œuvre le programme [Bájale al acoso \(Halte au harcèlement\)](#), désormais opérationnel sur presque toutes les lignes de transport public de la ville. Le programme a créé une ligne de messagerie texte gratuite, par laquelle les victimes d'agression peuvent signaler les incidents. L'incident est immédiatement communiqué au chauffeur d'autobus, qui l'annonce aux passagers et leur demande de faire preuve de vigilance. La victime reçoit ensuite un appel d'un(e) psychologue qui l'aide à décider de la suite à donner à l'incident, y compris la façon de déposer une plainte officielle. Entre son lancement en 2017 et juin 2018, le programme a reçu plus de 1 200 plaintes. Certes, le programme a permis à la justice d'inculper 11 auteurs de violence à des peines de prison allant de 12 à 18 mois, mais les autorités municipales pensent que l'un des résultats les plus importants est la dénormalisation des agressions, y compris la montée des « sanctions sociales » par les témoins<sup>61</sup>.

- Concevoir et mettre en œuvre des innovations afin de rendre les transports publics plus accessibles aux femmes, par exemple en modernisant l'infrastructure des transports publics pour pouvoir accueillir les poussettes ; évaluer et réexaminer l'emplacement des arrêts et des itinéraires de transport pour mieux les aligner sur les besoins de transport des hommes et des femmes ; créer des plateformes de transport où les parents peuvent emmener leurs enfants pour que ceux-ci soient ensuite conduits à la garderie (c'est le cas par exemple à Nagareyama au Japon<sup>62</sup>) de façon à réduire les contraintes de temps pour les parents.
- Construire des plateformes technologiques et reposant sur les données pour accroître la sécurité, notamment afin de fournir des informations en temps réel sur les horaires, partager les informations sur les trajets ; et recueillir des informations sur la sécurité auprès du public, grâce à des applications telles que *SafetiPin* (voir encadré 5)<sup>63</sup>.
- Examiner la façon dont les systèmes juridiques peuvent soutenir ou non les droits des femmes en milieu urbain, et envisager des partenariats pour faciliter un environnement plus propice (par exemple, la loi sur la propriété).
- Réfléchir à la manière dont le secteur privé peut promouvoir les droits des femmes et leur permettre de travailler, de voyager et de se mobiliser en milieu urbain (par exemple, en élargissant l'accès aux financements pour réduire la dépendance ou en améliorant les possibilités de transport), et soutenir les partenariats.

## Conclusion

Les villes prospèrent lorsque tous leurs habitants disposent des services, des infrastructures et du soutien qu'il leur faut pour réussir, et les administrateurs municipaux ont la responsabilité d'apporter un appui à ces diverses parties prenantes. Au moment où les institutions financières intensifient leur collaboration et leurs investissements dans les municipalités, le genre devrait être un aspect important à prendre en compte pour s'assurer que tous les habitants — et les villes dans lesquelles ils vivent — ont le maximum de chances de prospérer. Veiller à ce que les femmes et les hommes puissent accéder sur un pied d'égalité aux services peut être un catalyseur de la participation économique, sociale et politique qui est au cœur de la vie urbaine et de l'essor des villes.

### ENCADRÉ 5 | Gestion participative de la sécurité

Développée à l'origine en Inde, *SafetiPin* est une application qui permet aux utilisateurs de noter les rues et les espaces publics à la lumière de différents critères de sécurité publique. *SafetiPin* donne également aux utilisateurs la possibilité d'alerter leurs amis et leurs familles sur leurs allées et venues et sur les risques potentiels, et d'évaluer le danger en particulier la nuit. Depuis 2018, *SafetiPin* est utilisé par 85 000 personnes dans 50 villes du monde entier, et les créateurs de l'application travaillent activement avec 12 villes. Plus de 70 % des zones perçues comme « mal éclairées » à Delhi ont été améliorées grâce à cette application ; les données ont été utilisées pour augmenter le nombre de patrouilles de police à Delhi dans les zones jugées dangereuses ; et *SafetiPin* a largement contribué à améliorer la sécurité au niveau du principal marché de Nairobi en fournissant des données qui ont conduit à des améliorations de l'éclairage, des trottoirs et de l'emplacement des vendeurs. À Bogota, les données de *SafetiPin* ont été utilisées pour améliorer la sécurité des pistes cyclables et déterminer où installer les supports à vélos. Pour en savoir plus, [rendez-vous sur le site Web de SafetiPin](#)<sup>64</sup>.

## NORMES DE PERFORMANCE APPLICABLES

Les Normes de performance environnementale et sociale d'IFC définissent les responsabilités de ses clients en matière de gestion des risques environnementaux et sociaux. Les normes de performance suivantes s'appliquent particulièrement (mais pas exclusivement) aux projets d'aménagement urbain.

### NORME DE PERFORMANCE 1 : Évaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux

La responsabilité environnementale et sociale revêt une importance capitale dans l'économie mondiale d'aujourd'hui. La norme de performance 1 exige que les études d'impact environnemental et social comprennent une analyse des spécificités de chaque genre, et que les risques et les effets pour chaque genre soient pris en compte et intégrés dans la conception, l'élaboration et la gestion des projets. Elle exige également que les femmes et les hommes soient consultés à toutes les phases de l'élaboration d'un projet. Tous les projets devraient aussi disposer de mécanismes de règlement des plaintes qui permettent à TOUTES les personnes d'exprimer leurs griefs sans crainte de représailles et de manière anonyme.

### NORME DE PERFORMANCE 2 : Main-d'œuvre et conditions de travail

Pour toute entreprise, sa main-d'œuvre est son atout le plus précieux, et son succès repose sur une relation saine entre les travailleurs et la direction. La norme de performance 2 exige que tous les projets respectent une politique d'égalité des chances et de non-discrimination ; cette politique doit s'adosser sur un mécanisme de règlement des plaintes par lequel les travailleurs peuvent signaler les incidents sans crainte de représailles. La norme de performance 2 exige également que les employeurs respectent les lois locales sur l'emploi en ce qui concerne les dispositions spécifiques relatives au congé de maternité, aux heures de travail et aux salaires acceptables, et qu'ils aillent au-delà des normes minimales, par exemple, en mettant à disposition des salles d'allaitement, tout comme des rotations pour les employées enceintes, etc.

### NORME DE PERFORMANCE 3 : Utilisation rationnelle des ressources et prévention de la pollution

La norme de performance 3 reconnaît la pollution potentielle et l'utilisation des ressources qui accompagnent l'urbanisation et l'activité industrielle, et donne des orientations aux entreprises afin qu'elles évitent ou qu'elles atténuent ces effets. Bien que la norme de performance 3 omette de faire référence aux femmes, celles-ci se trouvent souvent dans une position qui les rend particulièrement vulnérables à la pollution et à l'utilisation des ressources, et/ou particulièrement à même de bénéficier des améliorations dans l'emploi des ressources. Par exemple, lorsqu'elles puisent de l'eau et font la lessive, les femmes sont particulièrement vulnérables aux polluants de l'eau ; mais, quand elles ramassent du bois et cuisinent, elles peuvent tirer avantage des améliorations de l'accès à l'énergie propre. En outre, la réduction des polluants grâce à la norme de performance 3 peut également induire des effets bénéfiques pour les femmes, en particulier grâce à la réduction des produits chimiques qui ont été associés à des problèmes médicaux chez les femmes, comme par exemple les fausses couches, le cancer du sein et d'autres problèmes de santé<sup>65</sup>.

## NORME DE PERFORMANCE 4 : Santé, sûreté et sécurité des populations

Les activités commerciales et les projets d'infrastructure peuvent exposer les communautés locales à des risques accrus et à des effets négatifs liés aux accidents de travail, aux substances dangereuses, à la propagation de maladies ou aux interactions avec le personnel de sécurité privé. La norme de performance 4 exige des entreprises qu'elles prennent en compte les risques et les impacts sexospécifiques, et qu'elles adoptent des pratiques responsables pour réduire ces risques, y compris la préparation et la réponse aux situations d'urgence, la gestion des forces de sécurité et la conception de mesures de sécurité.

## NORME DE PERFORMANCE 5 : Acquisition de terres et réinstallation involontaire

Lorsque les entreprises cherchent à acquérir des terres pour leurs activités, cela peut entraîner une réinstallation et la perte d'abris ou de moyens de subsistance pour les communautés ou les ménages. On parle de réinstallation involontaire lorsque les personnes touchées n'ont pas le droit de refuser l'acquisition de leurs terres et sont déplacées, ce qui peut entraîner des difficultés et un appauvrissement à long terme, ainsi que des tensions sociales. La norme de performance 5 conseille aux entreprises de procéder à un recensement, à une analyse des ménages et à une évaluation sexospécifique afin d'identifier les besoins en fonction des genres dans le processus de réinstallation, d'éviter autant que possible la réinstallation involontaire et de réduire au minimum ses répercussions sur les personnes déplacées grâce à des mesures d'atténuation, telles qu'une indemnisation équitable et l'amélioration des conditions de vie. Une participation active de la communauté tout au long du processus est essentielle.

## NORME DE PERFORMANCE 6 : Préservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles biologiques

La norme de performance 6 traite de la protection de la biodiversité et des ressources naturelles biologiques. L'urbanisation peut constituer une menace pour la biodiversité et les ressources naturelles biologiques. En tant que celles qui recueillent la nourriture et l'eau, et en leur qualité de gardiennes des savoirs locaux traditionnels, les femmes accordent une importance capitale à la conservation de la biodiversité et la préservation de l'environnement, et leur participation active est par conséquent essentielle à une préservation efficace de la biodiversité.

## Notes de fin

- <sup>1</sup> CAF, IDB, UN-Habitat, ["Gender Inequalities in Cities, Urban 20 White Paper."](#) CAF, IDB, UN-Habitat, 2018.
- <sup>2</sup> IFC, [IFC: A Solutions Provider for Cities and Mayors](#), IFC, 2018.
- <sup>3</sup> Organisation internationale du travail, [Care Work and Care Jobs for the Future of Decent Work](#), OIT, 2018, xxix.
- <sup>4</sup> Centre d'apprentissage pour le développement de Tokyo, [TDLC Annual Report 2019/2020](#), TDLC, 2019, 18.
- <sup>5</sup> OIM, [Women on the Move : A Look at Migration, Women and Cities](#), OIM, 2015.
- <sup>6</sup> CAF, BID, ONU-Habitat, [« Gender Inequalities in Cities, Urban 20 White Paper »](#), CAF, BID, ONU-Habitat, 2018, 13.
- <sup>7</sup> BID, [The Relationship Between Gender and Transport](#), BID, 2016, 1.
- <sup>8</sup> Secrétariat aux affaires féminines de Bogota, 11 mai 2022.
- <sup>9</sup> Sina Zhen, ["Rethinking Public Transportation for Women's Safety and Security."](#) ICLEI- Local Governments for Sustainability, 2021.
- <sup>10</sup> CAF, BID, ONU-Habitat, [« Gender Inequalities in Cities, Urban 20 White Paper »](#), CAF, BID, ONU-Habitat, 2018, 14.
- <sup>11</sup> ILO, [World Employment Social Outlook: Trends for Women 2017](#) ILO, 2017, 27.
- <sup>12</sup> Fizzah Sajjad et al., [Gender Equity in Transport Planning](#), IGC, 2017.
- <sup>13</sup> Banque mondiale, [What Works for Working Women ? Understanding Female Labor Force Participation in Urban Bangladesh](#), 2019, 48.
- <sup>14</sup> Girija Borker, ["Avoiding #MeToo: Harassment Risk and Women's College Choice"](#) Banque mondiale, 6 décembre 2017.
- <sup>15</sup> ITDP and WEDO, [Access for All Series: Policies for Inclusive Transport Oriented Development \(TOD\)](#) WEDO, 2018, 1.
- <sup>16</sup> Fizzah Sajjad et al., [Gender Equity in Transport Planning](#), IGC, 2017.
- <sup>17</sup> IFC, ["Sustainable Transportation Drives Latin American Cities' Future,"](#) Washington, DC: IFC, 2018.
- <sup>18</sup> ITDP and WEDO, [Access for All Series: Policies for Inclusive Transport Oriented Development \(TOD\)](#), WEDO, 2018, 14.
- <sup>19</sup> Lina Quinones, ["Sexual Harassment in Public Transport in Bogota,"](#) *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, juillet 2020.
- <sup>20</sup> Emily Vaughn, ["How to Design a Female-Friendly Toilet,"](#) NPR, 20 septembre 2019.
- <sup>21</sup> Seuls les trois-cinquièmes des citoyens ont accès à une eau de boisson propre et facilement disponible dans le monde, et seulement un quart de la population urbaine mondiale a accès à des installations d'assainissement sur site. (CAF, IDB, UN-Habitat, 14)
- <sup>22</sup> Kate Thompson et al., ["Thirsty for Change: The Untapped Potential of Women in Urban Water Management,"](#) Deloitte, 2017.
- <sup>23</sup> Cap-Net, International Network for Capacity Building in Integrated Water Resources Management, and Gender and Water Alliance, [Why Gender Matters in IWRM: A tutorial for water managers](#). CAP-NET, GWA, 2014.
- <sup>24</sup> Voir le [site Web de CityTaps](#).
- <sup>25</sup> Cecilia Tacoli, [Urbanization, gender and poverty](#). UNFPA, IIED, 2012.
- <sup>26</sup> Kate Thompson et al., ["Thirsty for Change: The Untapped Potential of Women in Urban Water Management,"](#) Deloitte, 2019.
- <sup>27</sup> Banque mondiale, [Economic Impacts of Sanitation in Southeast Asia: A four-country study conducted in Cambodia, Indonesia, the Philippines and Vietnam under the Economics of Sanitation Initiative \(ESI\)](#), 2008.
- <sup>28</sup> Gregg Gonsalves, Edward Kaplan, A. David Paltiel, [Reducing Sexual Violence by Increasing the Supply of Toilets in Khayelitsha, South Africa: A Mathematical Model](#), *PLOS ONE* 10(4), 2015.
- <sup>29</sup> Ezgi Canpolat and Elisabeth Maier, ["Powering Women in Iraq,"](#) Banque mondiale, 2019.
- <sup>30</sup> Banque mondiale, [Why Measuring Energy Access for Women Makes Smart Business: The Case of Lao PDR](#), 2017.
- <sup>31</sup> Bhuma Shrivastava, ["Army of Women Tackle Electricity Thieves in Indian Slums,"](#) *Bloomberg Businessweek*, 4 octobre 2017.
- <sup>32</sup> IFRC, [Gender and Diversity for Urban Resilience: An Analysis](#), 4.
- <sup>33</sup> Banque mondiale, [Making Women's Voices Count](#), 2012, 2.
- <sup>34</sup> Philippa Ross, ["When Gender Disaster Data Matters: 'In Some Villages, All the Dead were Women,'"](#) *The Guardian*, Sept. 8, 2014.

- <sup>35</sup> Ibid.
- <sup>36</sup> Cities Alliance, [Realizing Gender Equality in Cities: A Guidance Note for Development Practitioners](#), 2019, 14.
- <sup>37</sup> Sally Kneeshaw et Jaimie Just, ["Exploring the Gendered Impacts of COVID-19,"](#) Urbact, 2020; Technoserve, ["5 Ways COVID-19 Impacts Women in Developing Countries in 2021,"](#) 18 février 2021.
- <sup>38</sup> Rowan Harvey, [The Ignored Pandemic: The Dual Crises of Gender-Based Violence and COVID-19](#), Oxfam, 2021, 3.
- <sup>39</sup> Centre international des technologies environnementales, ["Gender and Waste Management: Did You Know...?"](#)
- <sup>40</sup> Women for Climate Justice, [Waste, Gender, and Climate Change](#), consulté en juin 2022.
- <sup>41</sup> Ocean Conservancy, [The Role of Gender in Waste Management](#), 2019, 7.
- <sup>42</sup> KPMG Human and Social Services, ["Too Costly to Ignore: The Economic Impact of Gender-Based Violence in South Africa,"](#) 2014, 1.
- <sup>43</sup> Cathy McIlwaine, ["Urbanization and Gender-Based Violence: Exploring the Paradoxes in the Global South,"](#) IIED, 2013.
- <sup>44</sup> CAF, BID, ONU-Habitat, [« Gender Inequalities in Cities, Urban 20 White Paper »](#), CAF, BID, ONU-Habitat, 2018, 16.
- <sup>45</sup> Rana Aoun, ["COVID-19 Impact on Female Migrant Domestic Workers in the Middle East,"](#) GBV AoR, UNFPA, 2020, 1-2.
- <sup>46</sup> Cities Alliance, [Realizing Gender Equality in Cities: A Guidance Note for Development Practitioners](#), 2019, 10.
- <sup>47</sup> *The Week*, ["70% of Indian Moms Concerned over Education, Women's Safety: Study,"](#) 24 avril 2019.
- <sup>48</sup> European Institute for Gender Equality, [Gender Based Violence](#), consulté le 16 juin 2022 ; [Guidelines for Integrating Gender-Based Violence Interventions in Humanitarian Action, COVID-19: Resources to Address Gender-Based Violence Risks](#), consulté le 16 juin.
- <sup>49</sup> Harvey, 11.
- <sup>50</sup> [Aoun](#), 3-4.
- <sup>51</sup> NDI, [The Women Mayors Network](#), consulté le 30 juin 2021.
- <sup>52</sup> Water and Sanitation for the Urban Poor, [Gender Balance in the Water and Sanitation Workforce](#), 2019.
- <sup>53</sup> [WEDO](#), 2018, 12.
- <sup>54</sup> Elle Hunt, ["City with a Female Face: How Modern Vienna was Shaped by Women,"](#) *The Guardian*, 14 mai 2019.
- <sup>55</sup> 100 Resilient Cities, [Empower Women, Build Resilience](#), New York, NY: 100 Resilient Cities, 2016.
- <sup>56</sup> ONU-Femmes, [In Brief: Women's Leadership and Political Participation](#), New York: ONU-Femmes, 2011, 2.
- <sup>57</sup> 100 Resilient Cities, *The Power of Women's Leadership in Building Urban Resilience*, New York, NY: 100 Resilient Cities, 2018.
- <sup>58</sup> Amy Fleming, ["What would a City that is Safe for Women Look Like?"](#) *The Guardian*, 13 décembre 2018.
- <sup>59</sup> Quiñones 2020.
- <sup>60</sup> Cities Alliance, [Realizing Gender Equality in Cities: A Guidance Note for Development Practitioners](#), Bruxelles : Cities Alliance, 2019, 10.
- <sup>61</sup> Banque interaméricaine de développement, [The Fight Against Sexual Harassment runs Smoothly in Ecuador](#), 2018.
- <sup>62</sup> [CAF, IDB, UN-Habitat](#), 17.
- <sup>63</sup> Cities Alliance, ["Award-Winning Safetipin Continues to Scale Up Activities and Make Women Around the World Safer,"](#) juillet 2018.
- <sup>64</sup> [Cities Alliance](#), 2018.
- <sup>65</sup> Ergon Associates and CDC, ["Mapping Gender Risks and Opportunities for Investors in Africa and South Asia,"](#) juillet 2020.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter Adriana Eftimie ([aeftimie@ifc.org](mailto:aeftimie@ifc.org)) ou Katherine Heller ([kheller@ifc.org](mailto:kheller@ifc.org)) ou pour en savoir plus, rendez-vous sur [commdev.org/infra-gender-toolkit](https://commdev.org/infra-gender-toolkit).