



## Synthèse de la discussion en ligne

### « Sur le chemin de l'égalité: inclure les problématiques de genre dans les politiques de mobilité urbaine »

Lundi 15 Août – Vendredi 19 Août 2016

#### Contexte

L'urbanisation entraîne pour les individus une mobilité accrue ainsi qu'un accès facilité à de nombreux biens et services. Cependant, une littérature grandissante montre que femmes et hommes ne bénéficient pas de manière égale de ces opportunités. Une planification urbaine insensible aux problématiques de genre, associée à des normes sociales discriminantes, peut au contraire restreindre la liberté de mouvement des femmes et des filles et contrebalancer l'effet positif que peut avoir l'environnement urbain sur leur autonomisation. Les femmes restant également sous-représentées dans le secteur des transports et au sein des instances de décision locales, elles ne font que peu entendre leur voix en matière d'urbanisme et de planification urbaine.

Du 15 au 19 août, Wikigender organisait une discussion en ligne sur le thème « Sur le chemin de l'égalité: inclure les problématiques de genre dans les politiques de mobilité urbaine », en partenariat avec ONU Habitat, Femmes et Villes International (WICI), et le Centre de Développement de l'OCDE. Ce débat réunissait plusieurs experts issus entre autres du Centre International pour la Prévention de la Criminalité (ICPC), de la Fondation FIA et de Safetipin. La discussion avait pour but de contribuer au débat sur le genre et la mobilité urbaine, tout en identifiant les bonnes pratiques dans ce domaine.

Trois thèmes principaux ont émergé de cet échange : i) l'accès aux transports publics comme phénomène genré ii) la sécurité des femmes et des filles dans les transports urbains iii) le manque de données comme facteur limitant l'analyse de la mobilité des femmes urbaines.

#### 1. Comprendre comment les femmes et les filles se déplacent dans la ville

Comme l'a fait remarquer Kathryn Travers de WICI, les transports publics sont rarement adaptés aux habitudes de transport des individus, qui sont genrées. Les participants ont fait référence à plusieurs études ayant montré que les femmes ont plus de chances que les hommes de voyager hors heures de pointe, avec leurs enfants, ou d'enchaîner plusieurs voyages pour des raisons domestiques. Les femmes font ainsi face à de plus forts coûts de transport et sont plus contraintes par le temps. La littérature existante montre également que les femmes sont plus susceptibles d'avoir recours à des



modes de transport plus lents et moins chers : par exemple dans les pays en développement, elles ont plus de chances d'avoir à marcher sur de longues distances, au lieu de prendre la voiture ou le bus.

Durant la discussion, les participants ont également souligné le potentiel des technologies de l'information et de la communication (TIC) pour améliorer la mobilité des femmes et filles urbaines, et lutter contre les inégalités de genre au niveau local. Pour Kathryn Travers, à titre d'exemple, les TIC peuvent permettre d'accroître la surveillance dans les transports publics et/ou de générer de nouvelles données concernant la sécurité des usagers.

## 2. Appréhender la sécurité des femmes et des filles et l'influence de la crainte sur leurs trajectoires urbaines

Les participants ont longuement insisté sur la nécessité de garantir la sécurité des femmes des et filles dans les transports publics, de manière à permettre un accès égal à tous. Cependant, la recherche montre que le harcèlement sexuel dans les transports en commun est un phénomène extrêmement répandu, dans les pays développés comme dans les pays en développement. Dans le but de démontrer l'ampleur du problème, Céline Monnier (ICPC) a partagé les résultats d'une étude menée en France par le Ministère du Développement Durable : selon cette enquête, seulement 48% des Françaises déclarent se sentir toujours en sécurité dans les transports en commun, contre 62% des hommes (MEDD, 2015). Ce sentiment d'insécurité a une forte influence sur la mobilité des femmes et des filles : comme l'explique Hilary Murphy, la peur est «un facteur déterminant dans la manière dont les femmes et les filles planifient leurs trajets, en faisant des compromis».

Kalpna Viswanath de Safetipin ajoute que la faible connectivité dite «de dernier kilomètre » est un autre facteur clé restreignant la mobilité des femmes. La connectivité dite « de dernier kilomètre » fait référence à la distance devant être parcourue entre l'arrêt de transport le plus proche et la destination finale. En effet, garantir la sécurité des femmes **dans** les transports publics n'est pas suffisant, si une fois sorties du véhicule, elles ne se sentent pas en sécurité en parcourant les derniers mètres qui les séparent de leur résidence. Ainsi, les politiques locales doivent viser à transformer la ville, dans sa totalité, en un lieu sûr pour les femmes et les filles.

Parmi les solutions évoquées pour répondre à ces problèmes d'insécurité dans les transports, on trouve celle qui consiste à mettre en place des espaces réservés aux femmes. Les participants à la discussion ont cité l'exemple de plusieurs municipalités ayant sauté le pas, comme Tokyo, Mexico et Le Caire. Cependant, ils ont insisté sur le fait que de telles mesures devraient être vues comme



simplement temporaires. D'autres mesures sont nécessaires pour traiter en profondeur les causes de cette insécurité.

De nombreux participants ont rappelé l'importance de s'attaquer aux normes sociales, aux mentalités. Par exemple, certaines initiatives encouragent les passants à ne pas être passifs lorsqu'ils sont témoins d'une scène de harcèlement. Les participants ont également ajouté qu'il était nécessaire d'impliquer les hommes et les garçons dans ce débat. Kathryn Travers (WICI) rappelle que des initiatives qui avaient pour but de former des hommes conducteurs de bus, taxi ou métro aux problématiques de genre ont produit des résultats très positifs ( voir bonnes pratiques ci-dessous).

### 3. Collecter des données concernant la mobilité des femmes et filles en milieu urbain

Du fait d'un manque de données désagrégées par sexe, il reste de nombreuses zones d'ombres qui limitent l'analyse de la mobilité des femmes en milieu urbain. Cette pénurie d'information s'explique en partie par la difficulté à mesurer la violence basée sur le genre, et à évaluer le sentiment d'insécurité des femmes. Comme l'explique Céline Monnier (ICPC), les femmes et les hommes n'ont pas la même expérience de la criminalité dans les transports publics, ni les mêmes craintes. Il est donc d'autant plus crucial de collecter des données **désagrégées par sexe**. Pourtant selon Céline Monnier, les données concernant la criminalité dans les transports publics sont souvent de mauvaise qualité. Cela est dû principalement à des problèmes de définition : les questionnaires circulés dans le cadre d'enquêtes sur les transports publics ne contiennent souvent pas de définition claire de ce qui constitue une agression sexiste ou du harcèlement verbal dans les transports. Heather Allen, de la fondation FIA, rajoute que les femmes ont tendance à ne pas déclarer une agression ou un incident ayant eu lieu dans un lieu public, par manque de temps, par sentiment de gêne ou de honte, ou encore car elles n'ont pas confiance en la capacité des autorités à réagir de manière appropriée.

Malgré ces difficultés, de nouvelles initiatives cherchent à générer de nouvelles données concernant la mobilité des femmes urbaines, dans le but de faire remonter l'information aux décideurs politiques. C'est le cas par exemple du programme Villes Sûres de ONU-Habitat, qui organise des audits de sécurité dans le but d'analyser le sentiment d'insécurité des femmes et d'informer les décideurs et élus locaux. Le Centre International pour la Prévention de la Criminalité génère également des données désagrégées par sexe sur la criminalité et le sentiment d'insécurité, en utilisant une grande variété de méthodes comme les marches exploratoires, les groupes de discussion ou encore les enquêtes de victimisation.



Les nouvelles technologies facilitent également le processus de collecte des données : Kalpana Viswanath a vanté les mérites d'un outil tel que Safetipin, une application mobile qui encourage les femmes et les filles à collecter des données sur leur environnement urbain et évaluer la sécurité des zones qu'elles fréquentent.

La gouvernance urbaine doit avoir recours à de nouvelles sources de données et s'appuyer sur le maximum d'informations possible. Il apparaît donc crucial de convaincre les décideurs de la nécessité d'utiliser ces données : comme le souligne Heather Allen, malheureusement « la plupart des données désagrégées par sexe sont déjà disponibles mais ne sont pas utilisées car elles ne sont pas considérées utiles dans le cadre de la planification urbaine ».

### Aller de l'avant: les ODD et Habitat III

Comme mentionné à de nombreuses reprises par les participants, cette discussion sur le genre et la mobilité urbaine s'inscrit dans un contexte très favorable: en effet, le sommet des Nations Unies sur l'Habitat et le Développement Urbain Soutenable (Habitat III), qui s'est tenu du 17 au 20 Octobre, fournit une plateforme unique pour la communauté genre et développement, et l'occasion de promouvoir une meilleure prise en compte des problématiques de genre dans la planification urbaine. Avec l'Agenda 2030, l'Objectif de Développement Durable (ODD) 5 et 11, le Nouvel Agenda Urbain fournit une opportunité unique pour les défenseurs des droits des femmes et les décideurs politiques de travailler ensemble à construire des villes plus inclusives.

### Bonnes pratiques

**Aider les femmes à se sentir en sécurité dans des taxis leur étant réservés:** Au Kenya, l'application mobile *Little Cabs* permet aux usagers de commander un taxi facilement depuis leur portable. L'entreprise a récemment lancé *Ladybug*, un service destiné exclusivement aux femmes: passé 6 heures du soir, les conductrices des taxis *Ladybug* acceptent seulement des passagères.

**Améliorer la représentation des femmes dans le secteur des transports:** En Inde, *Women on Wheels* forme des femmes vivant dans la pauvreté et leur offre ainsi l'opportunité de devenir chauffeuses de taxi, une profession au sein de laquelle elles restent sous-représentées. Ce programme a pour but d'aider les conductrices tout en rassurant leur passagères.

**Former le personnel de transport aux problématiques de genre:** A New Delhi, la Fondation Manas forme des chauffeurs de taxi et de bus aux problématiques de genre, en se concentrant sur les problèmes de harcèlement sexuel. Les chauffeurs ayant complété cet enseignement reçoivent un sticker qu'ils peuvent placer sur leur véhicule pour signaler leur engagement et participer à l'éveil des consciences.

**Faire campagne contre le harcèlement dans les lieux publics:** Hollaback! est une organisation à but non-lucratif qui cherche à sensibiliser les individus aux problématiques de harcèlement dans les lieux publics. En 2014, Hollaback! s'est associé avec l'université Cornell pour mener une recherche sur le harcèlement de rue dans plusieurs pays. Avec plus de 16,600 interrogés au total, cette enquête constitue la plus grande étude sur le harcèlement de rue à ce jour. Les résultats ont montré que dans les 22 pays étudiés, plus de 50% des femmes déclarent avoir déjà été « caressées » ou « tripotées » en public. 71% des répondantes déclarent également avoir déjà été suivies.

**Promouvoir la prise en compte des questions de genre dans les programmes d'infrastructure:** Au Kazakhstan, la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (BERD) a travaillé avec le secteur public de la ville d'Almaty pour développer des stratégies visant à encourager les femmes à devenir conductrices de bus. Ainsi, les facilités destinées aux femmes ont été améliorées, et les nouvelles annonces d'emploi spécifiaient clairement que les femmes étaient invitées à candidater. A la suite de ce programme, la ville a accueilli la première conductrice de bus de son histoire.

## Ressources

[Women and the City](#) ( ActionAid, 2011)

[Planning and design for sustainable urban mobility](#) (UN-Habitat, 2013)

[Poverty and Sustainable Transport](#) (UN Habitat , 2014)

[Sustainable Mobility in African Cities](#) (UN Habitat, 2011)

[Violence against women and girls resource guide: transport brief](#) (World Bank Group, The Global Women's Institute, Inter-American Development Bank and International Center for Research on Women, 2015)



- [Gender and Transport](#) (International Transport Forum, 2011)
- [The Safer cities programme](#) (UN-Habitat)
- [Adolescent Girls' Views of Safety in the City](#) (Plan International, WICI and UN Habitat)
- [Tackling Gender Exclusion](#) (WICI)
- [Smart choices for cities Gender equality and mobility: mind the gap! Policy note](#) (Civitas, 2014)
- [The Safe and Sound report: international research on women's personal safety on public transport](#) (Fia Foundation, 2016)
- [Fact Sheet: Women's mobility and personal security](#) (Fia Foundation, 2016)
- [Gender Tool Kit: Transport. Maximizing the Benefits of Improved mobility for all](#) (Asian Development Bank, 2013)
- [Promoting Safe and Secure Movement and Mobility of Women in Dhaka, Bangladesh: ADB's Bus Rapid Transit Project](#) (Asian Development Bank, 2014)
- [Gender and Sustainable Urban Mobility: Thematic study prepared for Global Report on Human Settlements 2013](#) (Deike Peters, 2013)
- [Gender and Transport Resource Guide](#) (World Bank, 2006)
- [The Challenges in Addressing Gender Dimensions of Transport in Developing Countries: Lessons from World Bank Projects](#) (Riverson, J., M. Kunieda P. Roberts, N. Lewi and W. Walker 2006)
- [Gender and Urban Transport. Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy Makers in Developing Cities](#) (Kunieda, M A. Gauthier 2007)
- [More dangerous transport systems for women](#) (Thomson Reuters Foundation, 2014)
- [Safe Mobility for Women - Case of Guwahati](#) (Mahadevia, Darshini, 2016)
- [International Survey on Street Harassment](#) (Hollaback! and Cornell University, 2014)
- [Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres](#) (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, 2015)