

# Contribution du Groupe Majeur Femmes sur les objectifs de développement durables : villes, collectivités, transports

lundi 6 janvier 2014

**Téléchargement de la note de positionnement pdf en bas de l'article.**

**Contribution du Groupe Majeur Femmes (Women Major Group) à la 7ème session du Groupe de travail ouvert sur les objectifs de développement durable (OWG 7) :  
Les villes et les collectivités locales durables et le transport durable**

**Analyse et recommandations clés sur les villes et les collectivités locales durables et le transport durable [\[1\]](#)**

Des villes et des collectivités durables feront partie intégrante de la réalisation du développement durable, de la protection des droits humains et de l'équité intergénérationnelle. La note de l'Equipe de soutien technique des Nations unies (Technical Support Team, « TST ») [\[2\]](#) sur cette question donne un bon état des lieux des projections en matière de croissance des villes, d'évolutions démographiques et des tendances en cours sur la contribution urbaine à la consommation d'énergie, aux émissions de gaz à effet de serre, au PIB, aux violences, aux inégalités sociales et économiques, à la vulnérabilité aux catastrophes, à la dislocation des communautés, aux déchets, à la consommation, etc. - témoignant du caractère impératif de la prise en compte des zones urbaines.

Plus de 50% de la population mondiale vit dans des zones urbaines et environ 60 % de l'espace urbain prévu d'ici 2030 reste à édifier. Au delà du centre urbain, il est nécessaire de penser plus globalement en termes de ville-région, pour appréhender l'affirmation du rapport du Groupe de haut niveau sur les villes selon laquelle « les villes sont prêtes à être le moteur d'un développement durable au niveau mondial ». Le concept de « ville-région » contribue également à aborder explicitement et à conforter les relations entre rural et urbain qui nécessitent, entre autres enjeux, d'accorder une priorité au développement intégré et aux transports durables..

## **Questions clés pour les villes et les collectivités durables**

Le TST a identifié de nombreux défis potentiels ainsi qu'une richesse de propositions avec des recommandations, des objectifs et des cibles. Il reconnaît notamment la situation spécifique des femmes et des filles et identifie la conception urbaine sensible au genre comme un moyen d'améliorer la cohésion sociale et la sécurité, et d'accroître la liberté de déplacement, notamment pour les femmes et les filles. Mais il manque une reconnaissance ferme du fait que résoudre de tels problèmes constitue une question de droits humains.

En ce qui concerne les villes des pays développés, il faut diminuer les émissions de gaz à effet de serre ; accroître l'efficacité énergétique ; s'attaquer à la violence et à la criminalité, parfois dues au stress lié à la concentration démographique, à l'insécurité et au manque de services ; améliorer les systèmes de transport et leur accessibilité ; réduire les déchets ; prendre en compte les modes de production et de consommation ; garantir des processus participatifs ; améliorer l'accès aux services pour les habitantes qui ont été marginalisées. Si les villes des pays en développement doivent faire face à des défis similaires, elles sont susceptibles de devoir, en plus, en affronter de nombreux autres, en fonction de leur taille et leur localisation : villes à croissance rapide avec une absence de planification, entraînant un développement inefficace ; haut niveau de vulnérabilité aux conséquences du changement climatique et faible niveau de capacité à élaborer des stratégies d'atténuation et d'adaptation ; manque d'espaces verts

, de zones environnementales urbaines d'espaces publics et d'accès aux ressources culturelles ; déchets non traités ; accès insuffisant à l'eau potable et mauvaise qualité de cette eau ; exclusion des personnes vivant dans des taudis, constituant des atteintes à l'exercice d'une pleine citoyenneté ; carences en matière de régime foncier et de sécurité du logement ; pollutions causées par l'industrie et les transports. Le risque de catastrophes naturelles est élevé dans les villes et parmi les populations pauvres, en particulier les femmes dont la mobilité peut être réduite en raison de rôles et de normes culturelles différentes selon les sexes ou à cause du manque de moyens de transport .

Si les villes ne s'engagent pas dans des actions visant la durabilité, l'avenir sera sombre pour toutes et tous. Les villes risquent de rester bloquées cloisonnées dans des infrastructures obsolètes (transports, eau, énergie), dans des processus d'étalement d'expansion urbain (avec des emplois éloignés des habitant-es), de reproduction des inégalités et des discriminations (foncier, accès aux ressources financières, prise de décision, prise en charge des soins, etc.) qui iront à l'encontre du potentiel d'innovation et d'adaptation pour l'avenir. Compte tenu que du fait que les villes se développent plus rapidement que la planification de leur croissance (que ce soit au niveau du centre urbain ou au niveau régional), le logement, l'eau, l'assainissement, l'énergie, le transport et les infrastructures de communication vont constituer des défis.

Une des conséquences est l'impact sur les femmes, car le manque d'infrastructures appropriées (en particulier dans les zones marginales vulnérables aux inondations) conduit à une augmentation du fardeau qui pèse essentiellement sur les femmes en matière de temps, de soins, de coûts économiques. Cela a ensuite un impact sur l'éducation des filles et les perspectives d'emplois décentés, confinant les femmes dans le secteur informel. Ce blocage affecte également la capacité à se maintenir en deçà des limites écologiques de la planète - entraînant un développement fondé sur des combustibles fossiles, l'accaparement des terres pour obtenir des ressources stratégiques et l'agriculture industrialisée, qui favorisent des modèles d'urbanisation non durables tout en diminuant les capacités et les connaissances autochtones dans les zones rurales.

### **Questions clés en matière de transports durables**

Dans le domaine du transport durable, le TST indique que le changement doit être mis en oeuvre dès maintenant pour que le transport puisse être moteur de sociétés à faible émission de carbone, avant que les systèmes à forte intensité énergétique basés sur la voiture individuelles ne se pérennisent. Le TST identifie les enjeux des transport en milieu rural et urbain, de la qualité de l'air, de la sécurité routière, de l'énergie et du climat, suggérant la nécessité de systèmes de transport multimodaux qui permettent la mobilité de tous les groupes sociaux, améliorent la santé des résidentes urbaines et réduisent les émissions de gaz à effet de serre. Le TST identifie à la fois les infrastructures de transport et les services de transport, que le WMG (Women Major Group) estime d'égale importance pour éliminer les disparités en matière d'égalité.

Le WMG souligne la dimension de genre du transport. Par exemple, les hommes sont plus susceptibles d'utiliser des modes de transport privés et de parcourir des distances plus longues que les femmes, contribuant ainsi davantage aux émissions de carbone (jusqu'à deux fois plus que les femmes). Les femmes sont plus susceptibles d'utiliser les transports en commun (dans un rapport 60 / 40), tendent à se déplacer à pied, à parcourir des distances plus courtes avec des schémas de déplacements plus complexes - se rendant dans plusieurs endroits successifs dans le cours d'un même "voyage".

Une approche du transport durable centrée sur les personnes doit tenir compte de la connectivité et de l'accessibilité en milieu rural et en milieu urbain compact afin de minimiser les impacts négatifs et de maximiser les co-avantages pour la santé, l'éducation et les activités économiques. Dans les zones rurales, c'est le premier mile ou kilomètre qui détermine si les producteurs et productrices agricoles sont en mesure de s'engager dans le marché local / régional ou restent limités à une économie de subsistance - ce qui a un impact sur le développement rural et la sécurité alimentaire. Dans les zones urbaines, les modes actuels de motorisation diminuent la croissance économique, compromettent les objectifs de développement et contribuent à la pauvreté : les accidents de la route sont responsables de 1,23 millions de morts chaque année, avec des coûts économiques estimés à 2,240 milliards de dollars ou 3% du PIB

mondial (5% pour les pays à bas revenus) et le transport est un des facteurs contribuant aux 3,2 millions de décès prématurés causés par la pollution de l'air ambiant (Partnership on Sustainable Low Carbon Transport, SLoCaT).

## **Opportunités**

Des villes et des collectivités durables offrent des opportunités immenses en matière de lutte contre les inégalités et d'éradication de la pauvreté. Des actions participatives et inclusives au niveau local peuvent promouvoir et améliorer l'égalité des sexes et garantir l'exercice des droits des femmes dans le cadre d'un développement durable qui profite à tous et toutes.

Une approche de genre est nécessaire. Les questions urbaines et de transport ne sont pas neutres en matière de genre (pauvreté, accès aux ressources, pouvoir politique, émissions de gaz à effet de serre, opportunités, formation / éducation, financements) et les femmes et les hommes ont une influence et des expériences différentes dans ces domaines, dues à leurs rôles de genre socialement construits, ainsi qu'en raison de facteurs structurels et macroéconomiques [3] et des politiques fiscales et commerciales. Les rôles de genre pourront changer au fil du temps, mais le développement urbain doit les prendre en compte. Les femmes sont essentielles pour des solutions durables, en apportant des connaissances et une expérience pratique spécifique, y compris des capacités d'adaptation qui ont un impact à l'échelle communautaire. C'est pourquoi les femmes doivent être reconnues comme n'étant pas seulement des « victimes » passives.

Les villes offrent cependant une certaine souplesse et peuvent être pilotes en matière d'idées innovantes pour transformer la planification, les infrastructures, la participation et des projets intégrés favorisant le bien-être et la cohésion sociale, la protection sociale, la ville compacte, l'accès égal et équitable à la prise de décision et aux ressources productives, un développement sobre en carbone, avec ses nombreux co-bénéfices et une utilisation durable des ressources issues des zones rurales. L'éducation et la formation continue jouent un rôle important dans le soutien des villes durables. L'éducation des citoyens et citoyennes aux politiques et programmes existants est nécessaire pour permettre leur participation active à la gouvernance de la ville et l'intégration des meilleures pratiques dans les politiques. Eduquer aux rôles et aux responsabilités pour s'approprier la ville dans son ensemble et plus particulièrement les quartiers favorisera le concept de développement durable urbain. Le temps d'agir est venu !

## **Recommandations**

- Elaborer un objectif pour les villes durables et y intégrer différentes cibles concernant le genre, visant à promouvoir le respect et l'exercice des droits humains.
- Promouvoir des changements des structures macro-économiques qui perpétuent nombre de pratiques déloyales ayant un impact sur le développement de villes non durables. Par exemple : développer des politiques macroéconomiques et fiscales pour accroître l'équité et la redistribution de la richesse par des réformes fiscales progressives, la protection sociale, etc.
- Élaborer des principes et des garanties pour assurer la participation et la distribution équitables des ressources et des opportunités en matière de planification et de projets urbains et de transport.
- Générer des emplois décents et mettre en place des incitations au niveau local : salaires décents, avantages, accessibilité en termes de localisation et d'emploi du temps.. Promouvoir la croissance verte ou les activités de l'économie verte ne se traduira pas automatiquement par des emplois décents, le respect des droits humains ou l'éradication de la pauvreté.
- Assurer la responsabilité du secteur public et sa redevabilité ; rechercher et mettre en oeuvre des alternatives aux solutions fondées sur le marché ou la privatisation qui ignorent les peuples autochtones et d'autres groupes qui ont été marginalisés (souvent des femmes) et qui entraînent une augmentation du coût des services.

- Adopter des mesures contraignantes afin que les investisseurs du secteur privé s'engagent à respecter des garanties et des normes minimales en matière de responsabilité, évitant le nivellement par le bas, car c'est dans les villes et les régions urbaines que de nombreuses entreprises investissent et s'implantent.
- Promouvoir la diversité dans la prise de responsabilité au niveau local et la prise de conscience de l'impact positif de cette diversité, avec des objectifs pour l'accès des femmes aux postes de décision ; les hommes étant, à l'échelon local, surreprésentés [4] dans ces postes comme dans le domaine des transports ou de l'ingénierie.
- Développer des politiques et des plans urbains nationaux articulés, durables et visant le changement, en assurant la transversalité entre les différents ministères (santé, transport, environnement, finances, social, industrialisation...).
- Renforcer les processus de passage à une échelle plus large. Travaillant sur une petite échelle, les villes peuvent être pilotes de programmes ciblés visant le changement, qui seront ensuite adaptés au contexte et élargies à l'échelon de la région (par exemple en matière d'éducation, de santé, de garde d'enfants, de transport, de développement des entreprises, d'activités liées à l'économie locale, etc.).
- Développer des politiques énergétiques pour encourager des systèmes d'énergie abordables, durables, neutres sur le plan climatique, appropriés et gérés localement ; instaurer des mesures incitatives pour la mise en oeuvre et le passage à une plus grande échelle. Les industries peuvent jouer un rôle dans la promotion des sources et des choix énergétiques durables si elles respectent les principes de précaution et de prévention.
- Donner la priorité à la planification participative et aux budgets participatifs avec les différents groupes
  - personnes de tous âges, ethnies, religions, capacités, identités de genre et orientation sexuelle - pour comprendre et intégrer les besoins et les priorités différenciés selon le genre en matière de planification urbaine et de transports.
- S'engager dans le développement urbain en tenant compte des limites de la planète, pour éviter d'exacerber des dégradations de l'environnement à la fois dans les territoires concernés et dans les régions éloignées, dont les ressources sont exploitées : extraction de ressources, de minéraux, eau, terres, rejets polluants.
- Relocaliser les activités économiques et renforcer les liens urbain-rural pour assurer un accès abordable à des aliments de qualité, à l'eau, à l'énergie et à d'autres ressources.
- Mettre en place des systèmes et des services de transport flexibles pour faciliter la mobilité (par exemple promotion des piétons, des cyclistes et des transports non motorisés) et pour équilibrer les dynamiques entre zones rurales et urbaines.
- Intégrer les questions de genre dans les services de transport, puisque les femmes constituent la majorité des usagers. Par ailleurs les femmes utilisent les transports publics en compagnie d'enfants, de personnes âgées, de personnes en situation de handicaps, et de personnes malades, favorisant l'accès des groupes marginalisés au territoire d'une manière plus large et contribuant à l'économie des soins.
- S'attaquer aux causes des défis urbains au lieu de seulement traiter les symptômes. Ainsi des transports plus sûrs (urbain ou ruraux), bien éclairés, avec des horaires et des mesures de sécurité (exemple : la politique de la ville de Mexico de transport différencié aux heures de pointe pour les femmes, les enfants, les personnes handicapées, les personnes âgées diminue l'incidence de la violence fondée sur le genre (VBG). Mais des actions médiatiques et des campagnes de sensibilisation sont également nécessaires pour répondre à la violence sexiste et au harcèlement dont les femmes ont l'expérience dans tous les moyens de transport (exemple des affiches sur Bogota BRT pour décourager les attouchements). Ces politiques favorisent également l'accessibilité des transports.

## **Des cibles pourraient être développées autour des concepts suivants :**

- La collecte de données ventilées par sexe, âge, (entre autres) est améliorée en prenant en compte les différents groupes sociaux dans les villes. Les villes et gouvernements locaux sont en capacité de le faire et les programmes nationaux requièrent la collecte de données selon des normes établies à l'échelle internationale qui permettent des comparaisons entre pays (encourager les enquêtes sur les temps et auprès des ménages, pour saisir toute la diversité dans la ville).
- Des emplois créés dans les villes, correspondant à des critères de durabilité, sont rendus accessibles aux femmes et aux hommes et le travail décent des femmes est renforcé. Le travail non rémunéré effectué par les femmes maintient et reproduit la force de travail par le biais de la nourriture et des soins, mais de plus, il absorbe les coûts « invisibles » du manque d'infrastructures et de services lorsque les gouvernements sont incapables de les fournir. Les hommes sont encouragés à se diriger vers des emplois de care et les femmes vers des emplois de technologie afin de favoriser la mixité, de réduire les écarts de responsabilités et de salaires et de revaloriser les tâches traditionnellement attribués aux femmes.
- Les femmes et les hommes dans les ménages urbains peuvent accéder au lieu de travail, aux biens et services dans un laps de temps d'en moyenne 30 minutes, grâce à des infrastructures de qualité en matière de transports publics, de marche, d'utilisation de la bicyclette. Les femmes et les hommes des ménages ruraux ont accès à des routes accessibles quelles que soient les conditions climatiques, permettant de transporter des produits aux marchés et d'accéder aux services essentiels (SLoCaT)
- Une transition équitable est organisée pour les personnes qui perdent leur emploi dans des industries de combustibles fossiles, d'autres industries polluantes ou secteurs non durables qui doivent adapter leurs activités ou fermer.
- Des technologies bas carbone et des alternatives aux combustibles fossiles sont testées ; des infrastructures et des projets industriels sûrs et durables intègrent obligatoirement la participation des parties prenantes, les femmes comme les hommes, et prévoient la participation d'expertes en genre. Les politiques et les outils des organismes gouvernementaux tiennent compte de la contribution des écosystèmes, des systèmes "du berceau au berceau", des stratégies à bas carbone ; de l'évolution de la fiscalité vers des impôts moins élevés sur le travail et plus élevés sur l'utilisation des ressources, du nombre de femmes ayant un emploi décent et sûr, du nombre de femmes occupant des postes de décision dans les secteurs public et privé, etc
- Les investissements non durables sont remplacés par des investissements dans les transports publics / le transit, les déplacements vélo et piétons sécurisés ; les émissions de gaz à effet de serre sont réduites, d'ici 2050, par rapport à l'année de référence ; les décès dus à la circulation sont réduits de moitié.
- Le financement du développement urbain à faible carbone intègre un budget sensible au genre.
- Les disparités et les inégalités entre les territoires urbains et entre les zones urbaines et rurales ou péri-urbaines sont évaluées et réduites : des réformes fiscales et d'autres politiques favorisent la solidarité plutôt que la concurrence actuelle entre différents pôles urbains qui concentrent les activités économiques, bancaires et financières.
- La formation tout au long de la vie de pair avec l'éducation formelle garantit que les femmes, dont l'accès aux technologies de l'information et de la communication est souvent moindre, sont équipées pour participer à la gouvernance de la ville et exprimer leurs besoins.
- Des espaces verts publics sûrs et "infrastructures vertes" sont protégés, car il est reconnu qu'ils sont aussi importants que les infrastructures matérielles des réseaux d'énergie et de transport et qu'ils fournissent des services écosystémiques ainsi que toute une gamme de biens sociaux .
- La biodiversité urbaine est conservée et restaurée et les incitations fiscales qui favorisent l'urbanisation de paysages et d'écosystèmes précieux sont supprimées.

- Des politiques locales sont mises en oeuvre dans les domaines suivants : stratégies climatiques sensibles au genre pour parvenir à des villes résilientes au changement climatique ; égalité entre les femmes et les hommes ; santé environnementale (lutte contre toutes les formes de pollution, y compris sonores et visuelles) ; souveraineté alimentaire et développement de l'agriculture urbaine et péri-urbaine ; santé et droits sexuels et de la procréation ; droit à l'eau potable et à l'assainissement sensible au genre ; plans d'utilisation efficaces de l'eau pour la construction, les systèmes d'approvisionnement, les processus industriels ; accès et utilisation des services Internet pour l'information et l'intégration sociale ; accès à la culture et promotion de la diversité culturelle.

- Les expulsions sans relogement ou dans des lieux marginaux ou inaccessibles en réponse à la gentrification ou dans les situations de catastrophes sont éliminés ; le droit au logement est garanti conformément au Protocole international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels.

---

## Notes

[1] Site : <http://www.womenrio20.org>. Plus d'information : Eleanor Blomstrom, [eleanor \[at\] wedo.org](mailto:eleanor@wedo.org).

[2] Voir

[http://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2306TST%20Issues%20Brief%20Cities\\_FINAL.pdf](http://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2306TST%20Issues%20Brief%20Cities_FINAL.pdf).

[3] Voir

[http://www.womenrio20.org/docs/WMG\\_analysis\\_and\\_recommendations\\_on\\_Growth\\_and\\_Macroeconomic\\_policies\\_eng.pdf](http://www.womenrio20.org/docs/WMG_analysis_and_recommendations_on_Growth_and_Macroeconomic_policies_eng.pdf).

[4] Voir <http://unstats.un.org/unsd/demographic/products/Worldswomen/wwPower&dec2010.htm>.