

Justice climatique, genre et transport



Le transport ou la mobilité est un aspect essentiel de la société moderne, facilitant les activités économiques, les interactions sociales et l'accès aux services essentiels. Cependant, ils ont un coût environnemental important, le secteur mondial des transports contribuant à environ 24 % des émissions de CO₂. Cette note d'information met en lumière les différentes dimensions du transport, des exemples de justice de genre dans le secteur des transports, des déséquilibres de genre et des points aveugles au genre dans les politiques européennes.

Avec environ un quart des émissions de CO₂ provenant du secteur des transports, sa contribution augmente régulièrement d'environ 1,7 % par an depuis 1990, ce qui souligne l'urgence de mettre en œuvre des solutions durables. Malgré les efforts déployés pour réduire les émissions, le secteur des transports reste fortement tributaire des produits pétroliers qui représentent près de 91 % de sa consommation d'énergie. Si le transport routier est le principal responsable des émissions de CO₂ dans le secteur, d'autres modes de transport, tels que les cargos et l'aviation, jouent également un rôle important dans le changement climatique.

Le transport mondial de pétrole et de marchandises joue un rôle central dans le capitalisme et la mondialisation, directement lié à l'exploitation des ressources naturelles et de la main-d'œuvre. Ce système est marqué par des dynamiques d'échange inégales et des dispositions hiérarchiques en matière de travail qui reflètent souvent des préjugés raciaux et sexistes. Il est soutenu par des politiques commerciales mondiales dans lesquelles l'Union européenne vise à permettre aux entreprises européennes de déplacer leurs investissements n'importe où dans le monde et d'exporter vers une série de secteurs, afin d'accroître la circulation des biens et des services. Par exemple, les subventions agricoles et les politiques commerciales de l'UE ont favorisé l'exportation de produits agricoles de moindre qualité à des prix plus bas vers les pays du Sud, au détriment des agriculteurs de subsistance locaux qui sont souvent des femmes, tout en contribuant à l'augmentation des émissions de CO₂ dues au transport.

Selon l'Organisation internationale du travail (OIT), les femmes représentent environ 17 % de la main-d'œuvre mondiale dans le secteur des transports, dont seulement 1 à 2 % dans les métiers de la mer. La Commission européenne indique que les femmes représentent

22 % de la main-d'œuvre du secteur des transports dans l'UE. Pour répondre aux besoins de mobilité des femmes, il est essentiel d'accroître la représentation des femmes dans la formulation des politiques du secteur des transports. C'est pourquoi des efforts considérables doivent être déployés pour adopter une analyse systématique de l'égalité de genre et l'intégrer dans tous les processus de planification et de développement des transports.

En ce qui concerne la consommation de transport, la recherche indique des disparités notables dans les schémas de mobilité entre les femmes et les hommes (il y a très peu de données sur les schémas de mobilité avec des intersections appartenant à des groupes LGBTQI).

Trafic routier : pollution élevée et déséquilibre important entre les genres

Les schémas de mobilité individuelle des hommes sont liés au trafic motorisé - les hommes constituent la majorité des utilisateurs de voitures et des conducteurs de motos. En revanche, les femmes représentent la majorité des utilisateurs des systèmes de transports publics (urbains) et elles ont davantage recours à la marche à pied que les hommes. Dans les pays du Sud, de nombreuses femmes n'ont pas les moyens de se payer un moyen de transport, en raison de leur situation économique, de leur rôle de soignante et de leurs préoccupations en matière de sécurité. L'accessibilité sans obstacles est une autre préoccupation, par exemple pour les femmes avec des enfants, les personnes âgées ou les personnes handicapées, tandis que la sécurité personnelle dans les transports est souvent aussi une préoccupation pour les personnes LGBTQI+. Il est essentiel de comprendre ces dynamiques spécifiques au genre (qui se croisent), ainsi que les impacts environnementaux plus amples des transports, pour élaborer des politiques et des initiatives efficaces visant à atténuer le changement climatique et à promouvoir un accès équitable aux ressources de transport.

Le trafic routier est le principal responsable des émissions de CO₂ dans le secteur des transports. Étant donné que les hommes utilisent principalement les voitures et les motos, leurs modes de déplacement entraînent une consommation d'énergie et des émissions de carbone plus élevées que celles des femmes. Des études menées

en Europe indiquent que les femmes sont plus sensibilisées à l'environnement, notamment en ce qui concerne l'utilisation de la voiture. Du point de vue de la justice climatique, il est impératif de réduire la mobilité routière motorisée. Alors que les zones rurales isolées du Sud peuvent bénéficier d'une amélioration des connexions routières (par exemple, un meilleur accès des filles et des femmes à l'éducation, aux services de santé ou à la commercialisation des produits agricoles), les experts en urbanisme préconisent des implantations plus denses pour réduire la nécessité de construire de nouvelles routes dans le Nord. La concentration des établissements dans les villages et les villes favorise les solutions de transport public et encourage les déplacements à pied, ce qui profite aux femmes et à ceux qui ont des responsabilités familiales.

Les femmes et les transports : des soins non rémunérés aux préoccupations de sécurité

A l'échelle mondiale, les femmes assument les trois quarts des tâches de soins non rémunérées, ce qui se traduit par des schémas de déplacement plus complexes pour les femmes que pour les hommes. Les femmes effectuent souvent des trajets plus courts mais avec des tâches multiples, comme accompagner les enfants à l'école tout en faisant les courses ou en aidant les membres de la famille à mobilité réduite. Cependant, les réseaux de transport existants répondent principalement aux besoins de déplacement domicile-travail, négligeant les besoins des femmes en matière de déplacements multiples en dehors des heures de pointe. En outre, les préoccupations relatives à la sécurité personnelle influencent considérablement les choix de mobilité des femmes. La crainte du harcèlement et des agressions sexuelles incite les femmes à privilégier les moyens de transport plus sûrs, même s'ils prennent plus de temps. Cela exacerbe les contraintes de temps et la « pauvreté en temps » pour les femmes ayant des responsabilités familiales non rémunérées.

Les différences entre les hommes et les femmes en ce qui concerne l'utilisation du vélo et des nouvelles options de mobilité partagée en Europe sont notables. Les recherches indiquent que les hommes se déplacent beaucoup plus en vélo que les femmes, l'utilisation moindre de la bicyclette par les femmes étant largement attribuée à des préoccupations liées à la sécurité routière. De même, les hommes ont tendance à utiliser davantage que les femmes les nouveaux services de mobilité tels que les scooters électriques et le covoiturage. Les obstacles à l'adoption de ces services par les femmes comprennent les préoccupations liées à la sécurité (par exemple, partager des véhicules avec des étrangers), la disponibilité, la complexité (par exemple, des processus d'enregistrement fastidieux), le coût et

la capacité de charge limitée. Les vélos en libre-service et les scooters électriques ne sont souvent pas adaptés au transport d'enfants, de passagers supplémentaires, de poussettes, de bagages ou de sacs à provisions. De plus, la conception de ces services semble souvent être orientée vers les hommes, avec des facteurs tels que le poids des vélos ou des scooters électriques qui posent des problèmes de maniabilité pour les femmes.

L'absence de considération intersectionnelle dans le Green Deal européen

Le Green Deal européen vise à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030, la « stratégie pour une mobilité intelligente et durable » (SSMS) étant l'un des éléments clé. Bien que la stratégie reconnaisse les écarts d'emploi entre les hommes et les femmes, elle manque de propositions pour intégrer l'égalité des sexes dans les politiques de mobilité et de transport et ne répond pas aux préoccupations de sécurité des personnes vulnérables qui utilisent les transports publics ou travaillent dans l'industrie. En outre, les critiques affirment que la politique donne trop la priorité à la mobilité individuelle en promouvant les voitures électriques au détriment des transports publics. Cette approche exacerbe les dommages environnementaux en raison de la demande accrue de matières premières telles que les minéraux et les terres rares pour les appareils électroniques et les batteries. L'accent mis par la stratégie sur les modèles de mobilité des hommes de la classe moyenne et sur l'extractivisme néocolonial perpétue les inégalités et la dégradation de l'environnement.

Les chemins de fer jouent un rôle important dans le transport de marchandises et de passagers sur de longues distances et ne contribuent qu'à hauteur de 1 % aux émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, ce qui les rend très durables. Malgré cela, de nombreux pays sont confrontés à des difficultés pour entretenir et améliorer les infrastructures ferroviaires en raison de la priorité donnée au cours des dernières décennies à l'utilisation des véhicules motorisés et à l'aviation. Il est également important de noter que le transport ferroviaire présente une plus faible disparité d'utilisation entre les hommes et les femmes que tous les autres modes de transport. Néanmoins, la persistance des disparités tarifaires constitue un obstacle important à l'accessibilité, en particulier pour les femmes et les groupes marginalisés. Il est essentiel de donner la priorité aux investissements et aux initiatives politiques qui renforcent l'infrastructure ferroviaire tout en éliminant les subventions ou les exonérations fiscales préjudiciables, telles que le kérosène pour l'aviation, afin de mettre en place des transports durables.

Recommandations

- ↪ L'UE et les États membres devraient donner la priorité à des options de transport public durables et équitables, répondant aux divers besoins des femmes et d'autres groupes de personnes mal desservies, en intégrant une approche sensible au genre dans l'élaboration des politiques.
- ↪ Les responsables politiques et les décideurs, tant au niveau du gouvernement que du secteur privé, devraient s'efforcer d'accroître la représentation des femmes dans le secteur des transports et de la mobilité, tout en augmentant la participation significative des femmes et des aidants à l'élaboration des politiques en matière de climat et de transport.
- ↪ L'UE et les États membres devraient réorienter les investissements publics et les subventions des infrastructures de transport nuisibles à l'environnement vers des solutions de mobilité publique plus propres.
- ↪ Les gouvernements devraient promouvoir la consommation durable, en s'appuyant sur des politiques macroéconomiques qui favorisent la réutilisation des matériaux et réduisent le transport mondial excessif de marchandises et de pétrole. Une partie de ces politiques sont des politiques commerciales basées sur les droits de l'homme, les normes environnementales et la justice sociale féministe. L'UE et les États membres devraient garantir des salaires et des conditions de travail équitables, ainsi que des normes environnementales strictes, afin de favoriser des cycles de production, de transport et de consommation plus durables.



Crédit: ONU-Habitat, Cairo

L'expérience des femmes dans le système de transport public du Grand Caire

« Les études soulignent un certain nombre de défis auxquels sont confrontées les femmes, notamment l'irrégularité des services, la surpopulation et le risque constant de harcèlement sexuel. Les participants ont appelé à l'élargissement des flottes de transport public pour remédier à la surpopulation et améliorer la fiabilité. Des systèmes de recours sont nécessaires pour garantir que les auteurs de ces actes soient traduits en justice. Des trottoirs sûrs et accessibles à tous, dotés d'un éclairage adéquat et de devantures de magasins qui offrent un effet « œil sur la rue », sont nécessaires pour améliorer la sécurité lors des trajets à pied vers les arrêts et les stations de transports publics. » (ONU-Habitat, 2021)

Le transport informel : les besoins de mobilité négligés des femmes

« Les services de transport populaire (...) offrent une large couverture, des services à haute fréquence à un faible coût. Le transport populaire est souvent le seul service disponible et offre des distances de marche relativement courtes entre l'origine et la destination. Malgré la nécessité de ces services, les transports populaires, qui échappent au contrôle des pouvoirs publics, sont peu ou pas réglementés, ce qui contribue à la fluctuation des prix, au laxisme des lois en matière de sécurité, de travail et d'environnement, ainsi qu'à la centralisation et à l'encombrement excessifs des itinéraires. À l'instar des services de transport formels, les transports populaires ne tiennent souvent pas compte des besoins complexes des femmes en matière de mobilité, qui vont au-delà de ceux d'un homme valide. Les trajets des femmes sont moins linéaires et comportent souvent plus d'arrêts que ceux des hommes, par exemple pour déposer les enfants à l'école, rendre visite à des parents âgés ou effectuer des tâches ménagères. En outre, les femmes empruntent davantage les voies piétonnes et sont plus susceptibles d'utiliser les transports en commun en dehors des heures de pointe. Les femmes ont également moins accès aux véhicules privés et sont moins susceptibles d'avoir un permis de conduire que les hommes. Enfin, les femmes signalent régulièrement des cas de harcèlement sexuel et d'agression dans les transports en commun populaires. » (Baskin, 2023)



Crédit: Jeffrey Czum

Faire en sorte que les valeurs (féminines) axées sur les soins deviennent la norme

« Il convient d'examiner attentivement comment les intérêts et les besoins des femmes peuvent être satisfaits sans promouvoir des moyens de transport non durables. Dans les pays industrialisés, la question cruciale est de savoir comment faire du comportement plus respectueux de l'environnement des femmes une référence pour tous - comment soutenir un tel comportement au lieu de l'entraver et de forcer les femmes à adopter un comportement masculin. » (GenderCC).



Auteurs : Claudia Thallmayer (WIDE Austria)

Rédaction : Birgitte Hjerrild (KULU-Women and Development) et Emma Rainey (WIDE+)

Conception graphique : Stephanie Höglund (WIDE+)

Clause de non-responsabilité: Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés sont toutefois uniquement ceux de l'auteur ou des auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de [nom de l'autorité chargée de l'octroi]. Ni l'Union européenne ni l'autorité chargée de l'octroi ne peuvent en être tenues responsables.

Bibliographie

Badran, A., Mousallem, S., Sabek, Y., Mimano, C., Kost, C., Sorour, M., & El Deeb, N. (2021). A study on gender equity in Greater Cairo's public transport system. UN-Habitat & ITDP. <https://unhabitat.org/sites/default/files/2023/05/gender-report-221130-.pdf>

Baskin, A. (2023). Inequality in Cities: The Power of Data – Making Transport Systems in Africa More Equitable. URBANET. <https://www.urbanet.info/data-transport-systems-africa-equitable/>

European Commission. Women in Transport – EU Platform for Change. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues/equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en

GenderCC. Transport, gender and climate change. <https://www.gendercc.net/gender-climate/transport.html>

Heffernan, R., Heidegger, P., Köhler, G., Stock, A., & Wiese, K. (2021). A Feminist European Green Deal. Towards an Ecological and Gender Just Transition. Friedrich-Ebert-Stiftung. <https://library.fes.de/pdf-files/iez/18990.pdf>

IEA. Transport. <https://www.iea.org/energy-system/transport>

ILO. (2013). Women in the Transport Sector. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_dialogue/--sector/documents/briefingnote/wcms_234882.pdf

Kendziorra, J., Barmann, M.N., Witee, A.T., & Kusanke, K. (2023). Gender and Mobility – A Literature Review on Women's (Non-)Use of Shared Mobility Services. Wirtschaftsinformatik 2023 Proceedings, 56(273). <https://aisel.aisnet.org/wi2023/56>

Ramboll. (2021). Gender and (smart) mobility. Green Paper. https://www.tinnco.eu/wp-content/uploads/2021/04/Gender-and-mobility_report.pdf

Ritchie, H. (2020). Cars, planes, trains: where do CO2 emissions from transport come from? OurWorldInData.org. <https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-transport>

Viswanath, K. (2023). Achieving a Better Future with Gender-Inclusive Transport and Mobility. SLOCAT Partnership. <https://slocat.net/achieving-a-better-future-with-gender-inclusive-transport-and-mobility/>

Women in Mobility. (2021). Female Mobility. <https://www.womeninmobility.org/femalemobility-en>

À propos du projet

Le projet « Gender and Climate Justice: Knowledge for Empowerment » [Genre et justice climatique : savoir en faveur de l'autonomie], acronyme « COPGendered » est un projet financé par l'UE dans le cadre du programme Erasmus+ qui a débuté en décembre 2022 et durera trois ans. Ce projet est dirigé par WIDE+ et par le consortium transnational de sept partenaires principaux, dont Gender CC, WIDE Autriche, GADIP, KULU Women and Development, Mundubat et CSCD. L'objectif principal est de doter les apprenants d'outils, de connaissances et de méthodologies leur permettant de comprendre et d'aborder les liens critiques entre l'inégalité des sexes et la crise climatique.

Ce document d'information fait partie d'une série de documents qui approfondissent des thèmes spécifiques sur le lien entre le genre et la justice climatique. Il s'agit des documents d'information suivants :

- Genre et justice climatique
- Justice climatique, genre et énergie
- Justice climatique, genre et LGBTIQ
- Genre et migration induite par le climat
- Justice climatique, genre et extractivisme

Pour en savoir plus sur le projet COPGendered : <https://wideplus.org/copgendered-project/>

