

**MONTREAL LEADER CLIMATIQUE !
L'INTEGRATION DU GENRE DANS LA LUTTE ET L'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS
CLIMATIQUES – PISTES D'ACTION
SOMMAIRE**

Alors que l'intégration du genre dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques est discutée depuis plusieurs années à l'ONU et dans les sommets internationaux sur le climat, le sujet est peu connu au Québec et peu traité par les gouvernements et la société civile. Il existe au Québec un manque de connaissances sur ces aspects et un besoin d'éducation et de sensibilisation afin d'inciter des actions individuelles et collectives intégrant ces considérations.

Une étude¹ menée avec le soutien du Service aux collectivités de l'UQAM, dans le cadre d'un partenariat Réseau des Femmes en environnement, Réseau québécois des groupes écologistes et Relais-femmes a fait ressortir différents constats sur les impacts différenciés des changements climatiques et d'identifier des pistes d'action.



Les impacts des changements climatiques sont différenciés, notamment en termes de santé et sécurité, de mobilité et de consommation. Par exemple, plus de femmes utilisent les transports en commun mais sont nettement moins représentées parmi les cyclistes au quotidien. Certains groupes sociaux, dont les femmes, sont plus vulnérables aux impacts des changements climatiques notamment parce qu'ils n'ont pas la même capacité d'action et d'adaptation. La vulnérabilité des communautés ainsi que les impacts des changements climatiques sur la santé et sur les conditions socioéconomiques sont encore peu documentés au Canada et la dimension genre des impacts et de l'adaptation est encore moins connue.

Les femmes sont des agentes de changement incontournables notamment de par leur rôle d'éducatrice et de responsable de la plus grande part des choix de consommation dans les ménages ainsi que des différences de comportement de consommation.

Il est important d'intégrer le genre dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques au niveau individuel pour trois raisons principales :

- optimiser les campagnes de sensibilisation parce que les femmes et les hommes ont différentes perceptions des changements climatiques et solutions envisageables et parce que les femmes sont particulièrement actives dans la mise en place de solutions pour protéger l'environnement ainsi que dans l'action quotidienne;
- optimiser les campagnes de réduction et d'adaptation parce que les femmes et les hommes n'ont pas la même empreinte carbone;
- éviter que le poids des mesures et des politiques adoptées ne soit porté de façon disproportionnée par les femmes.

Quelques-unes des pistes d'action explorées dans le mémoire :

- Encourager la participation des femmes dans les instances décisionnelles concernées.
- Dans le cadre de l'élaboration de campagnes de sensibilisation, de réduction et d'adaptation ainsi que de plans de mesures d'urgence, tenir compte des impacts différenciés, par ex. femmes moins tolérantes à la chaleur extrême, prise en charge des enfants et aînés.

¹ ROCHETTE Annie, CORNELISSEN Kim et Marie-Claude PLESSIS-BÉLAIR [collaboration Réseau des femmes en environnement, Réseau québécois des groupes écologistes, Relais-femmes (2014). L'intégration de la dimension de genre dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques au Québec, Service aux collectivités, UQAM (11 fiches pédagogiques)

MONTRÉAL – LEADER CLIMATIQUE EN INTÉGRATION DU GENRE DANS L’ACTION

Plusieurs villes ont intégré des démarches considérant le genre dans leur planification et actions mais encore peu dans le contexte des enjeux de changement climatique. Il y a la une opportunité pour Montréal de démontrer son leadership et d’ouvrir de nouvelles avenues.

Voici quelques pistes plus spécifiques à cet effet :

- Intégration d’une approche d’analyse différenciée selon les sexes (ADS) dans les démarches de planification, dans l’élaboration de politiques, mesures et incitatifs économiques et visant des changements de comportements de la ville :
 - notamment, en mobilité durable, en accord avec l’esprit de son Plan d’action 2015-2018 *Pour une participation égalitaire des hommes et des femmes à la vie de Montréal, Axe 3 – Les Services aux citoyennes.*
 - lors de la mise en œuvre du *Plan d’adaptation aux changements climatiques de l’agglomération de Montréal 2015-2020* adopté récemment par la Ville que soit notamment considéré les éléments suivants que :
 - la majorité des ménages monoparentaux montréalais sont dirigés par des femmes;
 - les femmes figurent en majorité parmi les aînés de 65 ans et plus, population identifiée comme vulnérable à divers titres;
 - les décisions de consommation des ménages sont prises à plus de 70 % par les femmes (alimentation, transport, énergie, autres) et que celles-ci pratiquent plus l’agriculture urbaine.
- Intégration de mesures considérant l’impacts différenciés des changements climatiques dans le *Guide d’aménagement pour un environnement urbain sécuritaire* de la Ville de Montréal.
- Sur la base des approches et mesures mises de l’avant, entre autres, aux Pays-Bas où les femmes sont des utilisatrices du vélo au même niveau que les hommes et dans des villes comme Vancouver (voir annexe 2) et tenant compte des recommandations déjà émises par le Conseil des Montréalaises, adoption d’un plan d’action et de mesures favorisant la pratique du vélo au féminin et pour toutes les populations et groupes d’âges (enfants, aînés) visant meilleure accessibilité et sécurité, confort et attrait accrus. Parmi ces mesures :
 - Politique de réduction des fatalités
 - Amélioration et embellissement des infrastructures et corridors, par ex. :
 - augmentation du nombre de kilomètres de pistes cyclables en voie réservée;
 - augmentation du nombre d’espaces de rangement de vélos;
 - amélioration de la sécurité de traversée d’intersections problématiques;
 - augmentation des pistes entretenues en hiver.
 - Sensibilisation des cyclistes et automobilistes en vue d’une cohabitation + harmonieuse
 - Application stricte du code de la route et de la réglementation
 - Projets-pilotes avec clientèles peu représentées chez les cyclistes: femmes de tous les groupes d’âges et conditions (ménages monoparentaux), jeunes ménages, mise à l’essai de transbordeurs permettant le transport plus d’un enfant.
 - Avantages tarifaires pour des clientèles cibles peu représentées dans la population des cyclistes (ex. tarifs réduits Bixi pour personnes ciblées).
- Dans le même esprit, mettre de l’avant des mesures visant à favoriser la marche pour les femmes et toutes les populations (ex .de Vancouver).
- Que des mesures alternatives de mobilité durable soient évaluées dans une perspective de genre (par ex. covoiturage, taxi collectif), les femmes étant de plus grandes utilisatrices des transports en commun. Ces mesures pourraient être des solutions à privilégier dans des milieux moins bien desservis par le transport collectif et de bonne alternative à l’auto-solo.

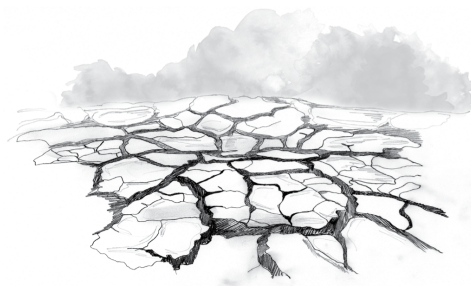


*Réduction de la dépendance aux énergies fossiles à Montréal
Mémoire soumis à l'Office de consultation publique de Montréal – mars 2016*

**MONTREAL LEADER CLIMATIQUE !
L'INTEGRATION DU GENRE DANS LA LUTTE ET L'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS
CLIMATIQUES – PISTES D'ACTION**

Alors que l'intégration du genre dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques est discutée depuis plusieurs années à l'ONU et dans les grands sommets internationaux sur le climat, le sujet est peu connu au Québec. La dimension de genre dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques est peu traitée par les gouvernements, les groupes environnementaux et les groupes de femmes au Québec. Il existe un besoin de données différenciées, de sensibilisation et de mobilisation.

Grâce au soutien du Services aux collectivités de l'UQAM, dans le cadre d'un partenariat entre le Réseau des Femmes en environnement, le Réseau québécois des groupes écologistes (RQGE) et Relais-femmes, la professeure Annie Rochette (Sciences juridiques UQAM) a réalisé une recherche exploratoire sur le sujet. Les résultats de l'étude ont permis d'obtenir un financement du Ministère de l'Éducation pour organiser une tournée de formations/ateliers à travers le Québec à l'automne 2014 et à l'hiver 2015 auprès de groupes environnementaux et de femmes. Les objectifs étaient entre autres d'encourager des alliances stratégiques entre ces groupes aux fins d'actions et de revendications. 11 fiches synthèse ont été développées en soutien à ces ateliers. <http://www.rqfe.org/GenreChangementClimatique>



La recherche exploratoire effectuée a aussi fait ressortir les aspects suivants :

- les politiques et stratégies gouvernementales n'intègrent pas les questions d'égalité entre les sexes aux questions environnementales;
- les impacts des changements climatiques sont perçus comme étant lointains en temps et en espace;
- le discours autour des changements climatiques est trop souvent technico-scientifique et non accessible.

QU'EST-CE QUE LE GENRE ?

Selon la définition de l'ONU Femmes, «*Le genre fait référence aux opportunités et attributs sociaux associés au fait d'être une homme ou une femme et aux relations entre les femmes et les hommes, entre les filles et les garçons ainsi qu'aux relations entre femmes et hommes. Ces attributs, opportunités et relations sont ... des constructions et des produits de la société et, en cela, ils peuvent être modifiés et transformés.*»

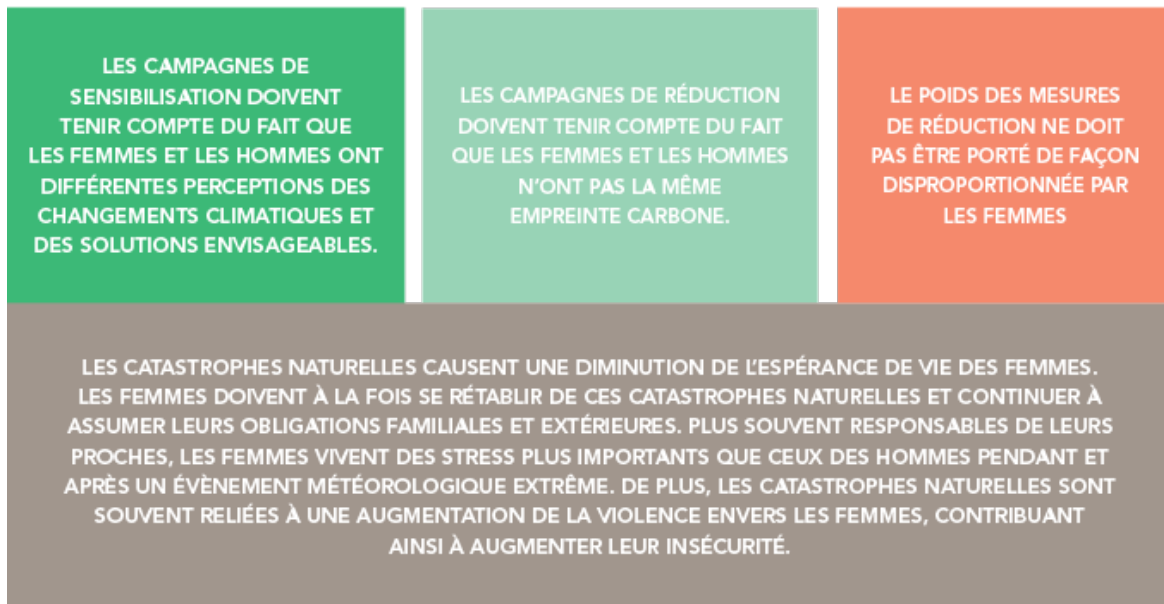
LES LIENS ENTRE LE GENRE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES PEU CONNUS AU QUÉBEC

Il existe au Québec un manque de connaissances sur les aspects genrés des changements climatiques et un besoin d'éducation et de sensibilisation quant à ces enjeux afin d'inciter des actions individuelles et collectives ainsi que des alliances stratégiques entre groupes environnementaux, groupes de femmes, populations autochtones et autres groupes sociaux.

IMPACTS DIFFÉRENCIÉS ET ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Les impacts des changements climatiques sont différenciés. Certains groupes sociaux, en raison de leur genre, leur statut socioéconomique, leur race, leur ethnicité, ou de leur âge, sont plus vulnérables aux impacts des changements climatiques notamment parce qu'ils n'ont pas la même capacité d'action et d'adaptation. La vulnérabilité des communautés ainsi que les impacts des changements climatiques sur la santé et sur les conditions socioéconomiques sont encore peu documentés au Canada, la majorité des

recherches effectuées portant sur les impacts environnementaux. La dimension genrée des impacts et de l'adaptation aux changements climatiques est encore moins connue. Par contre, nous savons qu'il existe encore des écarts de revenus substantiels entre les hommes et les femmes au Québec et les femmes vivent plus souvent que les hommes en situation de pauvreté. De plus, en tant que proches aidantes, les femmes s'occupent encore davantage que les hommes des personnes à charge (enfants, parents âgés), cette responsabilité devenant accrue avec les changements climatiques. **L'absence de la dimension de genre dans les réponses aux changements climatiques risque donc que les mesures adoptées ne soient pas efficaces et qu'elles exacerbent les inégalités sociales.**



IMPACTS DIFFÉRENCIÉS SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ

Les canicules, plus fréquentes en raison des changements climatiques, ont des impacts différents sur les femmes et les hommes. De nombreuses études dans différents pays développés démontrent que les plus affectés par les canicules sont les enfants en bas âge, les gens âgés, les malades et les personnes à faibles revenus. Or, tel que mentionné, les femmes sont plus souvent en situation de pauvreté, mais elles sont aussi davantage responsables des enfants, des aînés et des malades, d'où l'augmentation de la tâche de celles-ci lors de canicules. Les femmes sont aussi moins tolérantes à la chaleur extrême, en raison d'une transpiration moindre, d'un taux de métabolisme plus élevé et de tissus adipeux sous-cutanés plus importants.

Les effets des canicules sur la mortalité sont aussi différenciés. En général, il y a plus de mortalité chez les femmes puisque celles-ci vivent plus vieilles et plus souvent en situation de pauvreté, mais ceci n'est pas toujours le cas. Par exemple, lors de la canicule de Chicago, aux États-Unis, en 1995, ce sont majoritairement des hommes qui sont morts, la raison principale étant leur isolement social. Par contre, en 2003, en France, ce sont majoritairement des femmes qui sont décédées. Une analyse différenciée selon le genre s'impose si l'on veut mieux comprendre les causes de la mortalité excessive à la suite de canicules, et ce, afin de prévenir ces décès.

Les catastrophes naturelles causent une diminution de l'espérance de vie des femmes. Ces impacts genrés sont causés entre autres par la vulnérabilité des femmes en raison de leur statut socioéconomique et des rapports sociaux de sexe. La diminution de l'espérance de vie est effectivement moins marquée dans les pays où l'égalité de genre est atteinte. En effet, les femmes doivent à la fois se rétablir de ces catastrophes naturelles et continuer à assumer leurs obligations familiales et extérieures. Plus souvent responsables de leurs proches, les femmes vivent des stress plus importants que ceux des hommes pendant et après un événement météorologique extrême. Une étude canadienne sur les impacts des inondations au Saguenay (1996) a d'ailleurs constaté que les séquelles physiques et psychologiques

étaient plus importantes pour les femmes que pour les hommes. Une étude portant sur les femmes enceintes durant la crise de verglas de 1998 a aussi constaté un lien entre le stress prénatal important vécu durant cette crise et une mortalité périnatale élevée, des différences de développement psychomoteur et des troubles de comportement de ces enfants. De plus, les catastrophes naturelles sont souvent reliées à une augmentation de la violence envers les femmes, contribuant ainsi à augmenter leur insécurité. Par contre, les femmes ne sont pas que victimes des catastrophes naturelles. En effet, des études ont documenté que lors des catastrophes naturelles (par exemple les inondations ou les feux de forêts) et par la suite, beaucoup de femmes démontrent une résilience et une volonté d'agir collectivement afin d'améliorer la qualité de vie de la communauté après l'évènement. Les femmes sont donc aussi agentes de changement social.

LES FEMMES - AGENTES DE CHANGEMENT INCONTOURNABLES

Les femmes sont des agentes de changement incontournables dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques, tant au niveau du partage d'information et de connaissances, de la prise de décision et de la mobilisation que de l'éducation des citoyennes et citoyens. Ce rôle essentiel doit être reconnu et mis de l'avant dans toutes les sphères d'action climatique afin d'assurer le succès de celle-ci. Ainsi, il est important que les préoccupations, réalités et expériences des femmes soient pleinement intégrées aux décisions et diverses démarches d'action en lien avec les changements climatiques. Cette intégration comprend entre autres une parité dans le nombre de sièges des instances à tous les niveaux gouvernementaux, mais aussi des processus de consultation inclusifs et transparents impliquant pleinement les groupes de femmes et les groupes sociaux. Cela implique également de prendre en compte que les femmes sont à la base de plus de 70 % des décisions de consommation des ménages selon différentes études internationales, c'est également le cas au Québec.

Les changements climatiques sont un enjeu planétaire pour lequel les causes et les impacts ne sont pas répartis également entre les pays. Grâce au travail de lobby d'organisations de la société civile, la dimension de genre dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques a été intégrée dans les instruments internationaux, ce n'est pas le cas au Québec que ce soit au niveau provincial ou municipal.

AU QUÉBEC

Les politiques, plans d'action et stratégies québécoises **concernant l'égalité des sexes** ne ciblent pas la protection de l'environnement

Les lois, politiques, stratégies et plans d'action **visant la lutte aux changements climatiques** n'intègrent pas une approche genrée

RÉGION DE BORDEAUX – ENQUÊTE SUR VILLES DURABLES ET INÉGALITÉS

Selon une étude menée par Yves Raibaud de l'Université Bordeaux Montaigne, les nouvelles pratiques associées aux villes durables ressemblent en général à des pratiques d'hommes jeunes, libres d'obligations familiales et en bonne forme physique. L'enquête menée en appui à ce constat montre que les femmes de tous âges sont défavorisées par les pratiques de mobilité durable. Les raisons en seraient tant la nature des tâches qui leur sont encore majoritairement dévolues (accompagnement d'enfants, des personnes âgées, courses) que leur sentiment d'insécurité dans l'espace public. Les études ainsi réalisées en 2010 et 2014 sur la métropole bordelaise montrent que les femmes sont toujours moins nombreuses à vélo (en particulier la nuit ou quand il pleut) et qu'elles abandonnent à la naissance du second enfant. Éclairage insuffisant et, harcèlement dans la rue, ainsi que les transports en commun sont aussi évoqués comme des facteurs limitatifs.

Une autre enquête (2012) portant sur une opération de concertation autour des nouvelles mobilités urbaines et qui a réuni des centaines de citoyennes et citoyens experts, élus et responsables de la société civile montre que les préoccupations portées par les femmes (par exemple les enfants, les personnes âgées ou handicapées, la sécurité et la santé) ont été jugées comme des cas particuliers et écartés des conclusions au profit de sujets jugés plus importants aux yeux des présidents de séance : ville créative, intelligente, postcarbone et hyperconnectée. Selon ce chercheur, les processus de consultation et concertation doivent permettre un traitement représentatif des points de vue.

L'ANALYSE DIFFÉRENCIÉE DANS LA LUTTE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

L'analyse différenciée selon les sexes (ADS) est définie par le Secrétariat à la condition féminine comme «...un processus d'analyse favorisant l'atteinte de l'égalité entre les femmes et les hommes par l'entremise des orientations et des actions dans les lieux décisionnels de la société sur le plan local, régional et national. Elle a pour objet de discerner de façon préventive les effets distincts sur les femmes et les hommes que pourra avoir l'adoption d'un projet à l'intention des citoyennes et des citoyens, et ce, sur la base des réalités et des besoins différenciés des femmes et des hommes. Elle s'effectue au cours de l'élaboration, de la mise en oeuvre, de l'évaluation et du suivi d'un projet. Dans certaines situations, l'ADS mènera à l'offre de mesures différentes aux femmes et aux hommes en vue de réduire les inégalités. » (2007b, p.4). Selon le Plan d'action gouvernemental pour l'égalité des femmes et des hommes 2011-2015, l'objectif de l'ADS est de « ...prêter attention particulièrement à toutes les étapes de la conception, de la mise en oeuvre et de l'évaluation des politiques pour éviter de reproduire les biais sexistes qui existent dans les institutions sociales ou les anciennes politiques. » (p.17)

DIFFÉRENCES DE PERCEPTIONS FEMMES/HOMMES QUANT AUX SOLUTIONS

En ce qui a trait aux changements climatiques, les perceptions entre les hommes et les femmes sont différentes. Cette réalité doit guider les stratégies à mettre en place pour susciter des changements de comportements individuels et des actions concrètes. Voici des exemples de ces différences, selon une étude américaine tenant compte du genre :

- les femmes ont une meilleure compréhension du phénomène des changements climatiques et expriment une plus grande préoccupation pour cet enjeu que les hommes ;
- les femmes croient à 64% contre 56% des hommes que les changements climatiques sont causés par l'activité humaine ;
- les femmes préfèrent les solutions ancrées dans les changements de comportements tandis que les hommes préfèrent les solutions techniques et technologiques.

LES DIFFÉRENCES DANS LES PERCEPTIONS, attitudes et rôles des femmes et des hommes dans la lutte aux changements climatiques peuvent être en grande partie expliquées par les rapports sociaux de sexe, les stéréotypes de genres et la division sexuée du travail (les femmes étant encore en grande partie responsables des tâches ménagères et des soins de la famille). Ces différences doivent être prises en compte lors de l'adoption de politiques et législations dans la lutte aux changements climatiques afin d'éviter d'exacerber les inégalités sociales.

PAR CONTRE, il faut aussi analyser les dynamiques et structures sociétales à la base de ces différences afin d'éviter de reproduire les stéréotypes et de pouvoir atteindre l'égalité. Il s'agit donc d'examiner à la fois l'impact du genre sur les politiques de lutte aux changements climatiques afin qu'elles soient le plus efficaces possible, l'impact de ces politiques sur les relations entre les sexes, sur l'égalité des femmes et des hommes et sur les inégalités sociales plus généralement.

PISTES D'ACTION

Il est important d'intégrer le genre dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques au niveau individuel pour trois raisons principales :

- optimiser les campagnes de sensibilisation parce que les femmes et les hommes ont différentes perceptions des changements climatiques et solutions envisageables et parce que les femmes sont particulièrement actives dans la mise en place de solutions pour protéger l'environnement ainsi que dans l'action quotidienne;

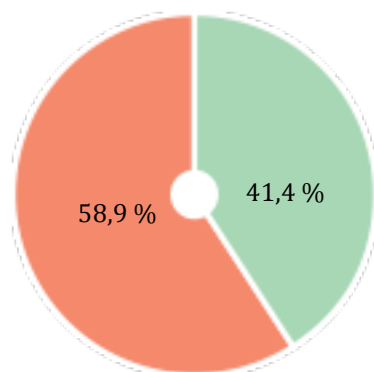
- optimiser les campagnes de réduction et d'adaptation parce que les femmes et les hommes n'ont pas la même empreinte carbone;
- éviter que le poids des mesures et des politiques adoptées ne soit porté de façon disproportionnée par les femmes.

ACTIONS INDIVIDUELLES

ÉNERGIE, TRANSPORT ET MOBILITÉ DURABLE

- L'utilisation des transports est aussi influencée par le genre. Par exemple, selon une étude suédoise, si l'on calcule le pourcentage de déplacements en automobile selon le sexe et le kilométrage, 75 % des déplacements seraient effectués par des hommes. Une étude en Grande-Bretagne a aussi démontré que les hommes se déplacent plus en avion que les femmes et que les émissions de CO2 relativement à ces déplacements ont augmenté de 86% entre 1990 et 2004.
- Au Québec, les femmes sont beaucoup plus nombreuses à prendre le transport en commun et les hommes à prendre leur vélo.
- Au Québec, en 2010, 60 % des hommes faisaient du vélo contre 47 % des femmes, selon Vélo-Québec. Et dans les grandes villes, les deux tiers, voire les trois quarts des déplacements à vélo, sont effectués par des hommes.
- En 2010, selon *Les États du Vélo*, à **Montréal**, où le vélo est particulièrement populaire dans les quartiers centraux, plus denses et où les destinations situées dans un rayon de moins de 5 kilomètres sont nombreuses, les femmes effectuent 37 % des déplacements.

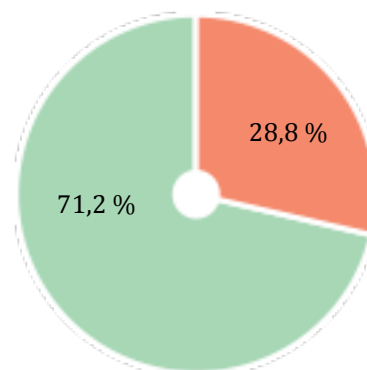
Au Québec Transport en commun





FEMME **HOMME**

Vélo



Source : http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/recensement/2001/lequebec/mode_transport/femtransp20.htm;
http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/recensement/2001/lequebec/mode_transport/homtransp20.htm .

On peut expliquer ces différences entre autres par le lieu de travail, le type de loisirs, la présence ou non de jeunes enfants à la maison et par les ressources économiques. Par exemple, les femmes travaillent

plus souvent dans les centres-villes, plus facilement accessibles par les transports en commun, alors que les hommes travaillent plus souvent dans des usines localisées en dehors des centres urbains. En ce qui a trait à des politiques de réduction d'émission de GES, ceci veut dire par exemple que la planification des transports en commun et des politiques favorisant l'usage du vélo comme mode de transport quotidien doivent prendre en considération les besoins spécifiques des femmes (sécurité, accessibilité financière, fréquence, etc.).

PRODUITS DE CONSOMMATION ET ALIMENTATION

L'utilisation indirecte d'énergie par la consommation, ce qui comprend l'alimentation, la consommation de biens (l'énergie et les ressources requises pour le cycle de vie des produits) ainsi que les loisirs et études, contribue de 30 à plus de 50% de la consommation d'énergie des foyers.

La consommation des produits est donc l'un des secteurs où les individus peuvent jouer un rôle important, que ce soit par tout d'abord par la réduction (acheter moins !), l'utilisation de produits recyclés et de produits usagers, ou encore par la location et le partage des produits, notamment les voitures, les équipements, les vêtements et même les résidences! Par exemple, selon une étude comparant 4 villes américaines, même en construisant un bâtiment écoénergétique de type LEED, il faudra entre 10 et 80 ans pour annuler l'impact négatif de cette construction sur les changements climatiques, et beaucoup moins pour les rénovations.

Puisque les hommes et les femmes n'ont pas nécessairement les mêmes habitudes de consommation, surtout en raison des rapports sociaux de sexe et de la division sexuelle du travail (les femmes s'occupent encore principalement de la préparation des repas quotidiens et de l'épicerie), une analyse différenciée de ces habitudes et leurs différents impacts sur les émissions de GES pourrait servir de base à des campagnes de sensibilisation et d'éducation efficaces ainsi qu'à remettre en question ces rôles stéréotypés.

Les habitudes alimentaires des hommes et des femmes dans les pays développés sont différentes (les femmes ont tendance à manger moins de viande et plus de fruits et légumes), pour une série de facteurs dont les revenus et l'éducation. Le genre peut donc avoir un impact sur les émissions de GES liés à l'alimentation. De plus, en raison des rôles sociaux, les femmes sont encore en majorité responsables des décisions des dépenses familiales liées à l'alimentation.

ACTIONS COLLECTIVES

SOUS-REPRÉSENTATION DES FEMMES DANS LES INSTANCES DÉCISIONNELLES

Puisque les femmes et les hommes ont différentes perceptions de l'enjeu et des solutions envisageables, l'intégration de la dimension de genre dans les stratégies et mesures gouvernementales et municipales est nécessaire afin d'assurer leur succès. Les groupes sociaux représentant notamment les intérêts des femmes doivent aussi être pleinement impliqués dans ces processus décisionnels. Enfin, pourquoi ne pas aussi transformer les instances actuelles afin qu'elles soient plus consultatives, plus représentatives, plus égalitaires, plus innovatrices et démocratiques?

ENJEUX ÉNERGÉTIQUES

Selon une étude de Clancy et Rohr, les femmes feraient des choix énergétiques différents de ceux des hommes. Les femmes auraient tendance à opter pour les énergies renouvelables telles que l'hydroélectricité et l'énergie éolienne, tandis que les hommes privilégient les énergies « lourdes » telles que les combustibles fossiles et l'énergie nucléaire. Ces auteures pensent que l'augmentation du nombre de femmes dans le secteur de l'énergie aiderait à changer la nature de ce secteur, qui véhicule actuellement les priorités et des valeurs dites masculines, tout en reconnaissant que



les jeunes hommes ont différentes attitudes et valeurs. Une autre étude relative à l'utilisation de l'énergie dans différentes municipalités suédoises démontrent également que cette utilisation diffère entre hommes et femmes de plusieurs façons impliquant que les politiques et mesures visant à réduire la consommation énergétique devraient tenir compte de cette réalité.

TRANSPORTS ET MOBILITÉ DURABLE

Les politiques de transports en commun doivent intégrer une dimension de genre afin notamment de faciliter aux femmes l'accès au marché du travail, aux services de santé et à l'éducation. Par exemple, le **Conseil des Montréalaises** soulève deux difficultés particulières vécues par les femmes quant à la mobilité, soit la « conjugaison des temps » entre leur vie professionnelle et leurs obligations familiales, surtout pour celles à la tête de familles monoparentales. De plus, la sécurité des transports en commun est un critère important pour les femmes. Une analyse différenciée des politiques de transports en commun et de la place de ceux-ci dans la lutte aux changements climatiques au Québec révèlerait sans doute d'autres critères que ceux actuellement retenus dans le PACC 2020 (l'accessibilité et l'efficacité).

La Stratégie nationale de mobilité durable ainsi que les stratégies locales envisagent aussi des investissements dans l'augmentation d'infrastructures de transport actif (marche, vélo, bicyclette assistée, fauteuil roulant, quadriporteur, etc.). Une analyse de genre de ces stratégies s'avère importante pour comprendre les besoins et les habitudes différenciés de transport actif notamment des hommes, des femmes et des personnes à mobilité réduite.

LES FEMMES DES INDICATEURS DU SUCCÈS DES POLITIQUES CYCLISTES !

Dans *City Cycling*, John Pucher, Ralph Buehler et leurs collaboratrices chercheuses indiquent que l'augmentation de l'utilisation du vélo dans les milieux urbains passe par les femmes. Ainsi, pour favoriser une croissance des vélocyclistes au féminin (en nombre de personnes et d'heures), il faut des mesures permettant d'améliorer la sécurité, l'accessibilité et le confort de la pratique du vélo au quotidien. De telles conditions sont aussi un facteur positif pour augmenter l'utilisation du vélo des enfants et personnes âgées. Les mesures mises de l'avant aux Pays-Bas (56 % de tous les déplacements par des femmes) et au Danemark où la pratique du vélo est parmi les plus sécuritaires au monde et le taux de cyclistes féminins dépasse les 50% peuvent servir d'exemples.

En somme, si on convainc les femmes, on convaincra tout le monde. « Les femmes sont davantage préoccupées par la sécurité, le manque de confort. Elles sont réticentes à pédaler dans le trafic parmi les bus et les voitures. Or, il s'avère que la majorité des gens n'aiment pas ce genre de risques non plus. »

« Les femmes sont une sorte d'indicateur du succès des politiques cyclistes », avance le professeur de planification urbaine de l'Université de Rutgers au New Jersey. « Les pays qui ont un ratio égal de femmes et d'hommes cyclistes sont ceux où la pratique est la plus répandue. »

À l'inverse, dans les villes sans pistes sécuritaires, les cyclistes qu'on voit sur les routes sont presque tous de jeunes hommes. Dans l'ensemble du Canada, 23 % des cyclistes sont des femmes, un rapport d'environ trois pour un, donnée qui s'apparente à ce que l'on observe au Royaume-Uni et aux États-Unis, où les hommes sont responsables, respectivement, de 72 % et 76 % des déplacements à vélo.

Pusher et all mettent en évidence divers aspects de l'offre vélo des Pays-bas - que la ville de Vancouver a intégré en bonne partie dans son plan de transport 2040 augmentant ainsi significativement la part des femmes dans la population cycliste (Voir Annexe 2) - favorisant l'utilisation du vélo par les femmes, notamment :

- des infrastructures cyclistes attrayantes séparées des automobiles sur les voies principales, priorité

aux intersections, mesures d'apaisement de la circulation dans des zones résidentielles, rues résidentielles réservées aux cyclistes;

- des mesures testées rigoureusement par les cyclistes et automobilistes;
- des programmes de sensibilisation visant la cohabitation harmonieuse cyclistes – automobiles;
- une application stricte de la réglementation pour tous et responsabilité des automobilistes pour chaque collision avec les cyclistes incitant ainsi les automobilistes à être beaucoup plus vigilants.

Il souligne aussi les bénéfices du vélo (ce qui est également applicable à la marche) pour la **santé**, sans compter les avantages en terme de réduction des coûts de santé individuels et collectifs. Ainsi, étant donné les bénéfices du vélo sur la **santé**, Pucher exprime le souhait de voir davantage de 70 ans et plus à vélo (majoritairement des femmes). « Aux Pays-Bas, 26 % de tous les déplacements des 70 ans et plus se font à vélo. C'est énorme ! Aux États-Unis, c'est le quart de 1 % ! »

Connaissions-nous les besoins de cette population à Montréal ? Des travaux comme ceux menés par la ville de Vancouver ou encore les marches exploratoires du Centre d'écologie urbaine de Montréal en partenariat avec Piétons Québec visant à connaître ce que pensent diverses catégories de piétons sur leur expérience de la ville sont des exemples à suivre. La sécurité, le confort et l'attrait des circuits et infrastructures y occupent une place notable.

Une autre stratégie du gouvernement québécois pour réduire les émissions de GES liées aux transports est d'offrir des incitatifs économiques pour soutenir l'achat de véhicules hybrides ou électriques. Dans un contexte où les femmes ont un revenu moindre que celui des hommes, ces subventions risquent moins ou peu de profiter aux femmes, puisque les véhicules électriques sont beaucoup plus dispendieux que la moyenne. À l'inverse, le programme d'écoconduite (la saine gestion de la pédale d'accélération) n'implique pas d'achat, n'offre aucune mesure incitative financière aux individus.

La possibilité de participer ou non à ces programmes de réduction des émissions de GES dépend du revenu et encourage la consommation de produits neufs, augmentant d'autant ces émissions. Les femmes, qui ont généralement moins de revenus que les hommes, ne bénéficient donc pas autant que les hommes de ces programmes. À l'inverse, un système bonus-malus qui vise à soutenir l'achat de plus petits véhicules en octroyant un bonus à l'achat d'un véhicule émettant peu d'émissions de GES et une majoration à la hausse du prix à l'achat d'un véhicule plus énergivore, semble plus équitable.

AGRICULTURE URBAINE

D'autres méthodes de culture et de production alimentaire locale et biologique, dont les jardins communautaires, les jardins collectifs et l'agriculture urbaine constituent des solutions agricoles plus respectueuses de l'environnement et permettent de réduire nos émissions de GES. Actuellement, les femmes sont majoritaires dans l'agriculture à plus petite échelle, telle que des jardins communautaires ou jardins collectifs. Il est donc important, à travers nos stratégies de lutte collective, de s'assurer que la mise en œuvre d'alternatives écologiquement nécessaires se conjugue avec des avancées pour les femmes. La souveraineté alimentaire est aussi l'un des éléments essentiels à une réduction des émissions de GES reliés à l'agriculture et au transport de denrées.

La pratique de l'agriculture urbaine, que ce soit dans la cour arrière ou avant, le balcon, dans un jardin communautaire ou sur le toit est un phénomène en pleine croissance. Selon une étude menée pour la **Ville de Montréal** en 2013, la proportion de montréalais qui pratique l'agriculture urbaine est de 42 %. Les femmes (45 %) pratiquent davantage cette activité que les hommes (38 %).

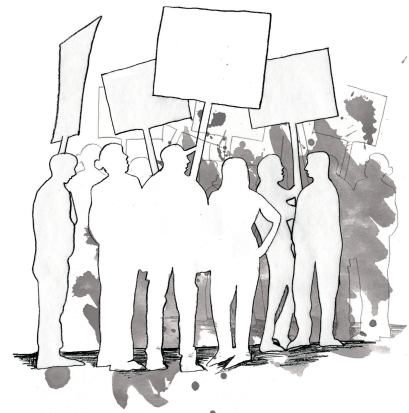
INSTRUMENTS ÉCONOMIQUES

L'utilisation d'instruments économiques comme les taxes ou les systèmes de plafonnement et d'échange

de droits d'émission est souvent envisagée par les gouvernements afin de réduire les émissions de GES. Le Québec était la première province canadienne à mettre sur pied une taxe sur le carbone en 2006, une redevance sur les carburants (l'essence, le gaz naturel et le diesel) que doivent payer les distributeurs. Or, ce genre d'instrument risque d'exacerber les inégalités sociales si elles ne tiennent pas compte de celles-ci. Par contre, bien élaborées, elles ont le potentiel non seulement de restructurer l'économie afin qu'elle soit moins orientée vers le carbone, mais aussi d'encourager l'égalité des femmes.

PISTES D'ACTION GÉNÉRALES ET POUR MONTRÉAL

Les pistes d'action énumérées ci-après sont de divers ordres : recherche et développement de connaissances, actions individuelles et collectives. Elles se veulent source d'inspiration pour intégrer la dimension genre dans l'élaboration de politiques, de mesures et de solutions concrètes dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques.



Recherche et développement de connaissances

Tel que mentionné d'entrée de jeu, peu de connaissances sont disponibles au Canada et au Québec sur la dimension genre en lien avec les changements climatiques. Voici quelques pistes de recherche à ce sujet :

- recherche sur les impacts différenciés des changements climatiques et des événements climatiques extrêmes (p. ex. canicules, sécheresses, pluies torrentielles) de façon à mieux cerner les solutions et mesures adéquates dont les impacts sur la santé, sur le travail non rémunéré et sur l'économie régionale;
- analyse différenciée des données concernant la mobilité durable **dans le contexte montréalais**.

Par ailleurs, les chercheuses et chercheurs dans le domaine des changements climatiques devraient considérer la pertinence d'intégrer la dimension de genre dans leurs recherches notamment concernant les milieux urbains et le territoire montréalais.

ACTIONS INDIVIDUELLES

- Les campagnes de sensibilisation, de réduction et d'adaptation doivent tenir compte du fait :
 - que les femmes peuvent constituer d'importants agents de changement notamment de par leur rôle d'éducatrice et de responsable de la plus grande part des choix de consommation dans les ménages ainsi que des différences de comportement de consommation dont en alimentation;
 - que les femmes et les hommes ont différentes perceptions des changements climatiques et des solutions envisageables (changements de comportements vs solutions technologiques);
 - que les femmes et les hommes n'ont pas la même empreinte carbone.
- Pour favoriser l'augmentation des pratiques de transport actif par les femmes, particulièrement le vélo, des opérations d'identification des obstacles et limitations spécifiques (confort, accessibilité, sécurité, etc.) à un quartier, une voie de circulation, une rue, devraient être menés en collaboration avec des organismes locaux et avec l'appuis des autorités locales municipales.

ACTIONS COLLECTIVES

Général

- Encourager la participation des femmes dans la prise de décisions à tous les niveaux : municipal, régional, provincial, fédéral.
- Éduquer et sensibiliser quant aux changements climatiques et à leur dimension de genre la population, les décideurs et les groupes sociaux (de femmes, environnementaux et autres) quant aux changements climatiques et à leur dimension de genre.
- Vulgariser et démocratiser le discours techno-scientifique sur les changements climatiques
- Dans le cadre de l'élaboration de plans de mesures d'urgence en changements climatiques, tenir compte des impacts différenciés : femmes moins tolérantes à la chaleur extrême, prise en charge des enfants et aînés et autres.

MONTRÉAL – LEADER CLIMATIQUE EN INTÉGRATION DU GENRE DANS L'ACTION

Plusieurs villes ont intégré des démarches considérant le genre dans leur planification et actions mais encore peu dans le contexte des enjeux de changement climatique. Il y a la une opportunité pour Montréal de démontrer à nouveau son leadership et d'ouvrir de nouvelles avenues.



Voici quelques pistes plus spécifiques à cet effet :

- Intégration d'une approche d'analyse différenciée selon les sexes (ADS) dans les démarches de planification, dans l'élaboration de politiques, mesures et incitatifs économiques et visant des changements de comportements de la ville :
 - notamment, en mobilité durable, en accord avec l'esprit de son Plan d'action 2015-2018 *Pour une participation égalitaire des hommes et des femmes à la vie de Montréal, Axe 3 – Les Services aux citoyennes*.
 - Lors de la mise en œuvre du *Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015-2020* adopté récemment par la Ville que soit notamment considéré les éléments suivants. :
 - que la majorité des ménages monoparentaux montréalais sont dirigés par des femmes;
 - que les femmes figurent en majorité parmi les aînés de 65 ans et plus, population identifiée comme vulnérable à divers titres;
 - que les décisions de consommation des ménages sont prises à plus de 70 % par les femmes (alimentation, transport, énergie, autres) et que celles-ci pratiquent plus l'agriculture urbaine.
- Intégration de mesures tenant compte des impacts différenciés des changements climatiques dans le *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire* de la Ville de Montréal.
- Sur la base des approches et mesures mises de l'avant, entre autres, aux Pays-Bas où les femmes sont des utilisatrices du vélo au même niveau que les hommes et dans des villes comme Vancouver (voir annexe 2) et tenant compte des recommandations déjà émises par le Conseil des Montréalaises, adoption d'un plan d'action et de mesures favorisant la pratique du vélo au féminin et pour toutes les populations et groupes d'âges (enfants, aînés) visant meilleure accessibilité et sécurité, confort et attrait accrus. Parmi ces mesures :
 - Politique de réduction des fatalités
 - Amélioration et embellissement des infrastructures et corridors, par ex.
 - augmentation du nombre de kilomètres de pistes cyclables en voie réservée;
 - augmentation du nombre d'espaces de rangement de vélos;
 - amélioration de la sécurité de traversée d'intersections problématiques;
 - augmentation des pistes entretenues en hiver.

- Sensibilisation des cyclistes et automobilistes en vue d'une cohabitation plus harmonieuse
- Application stricte du code de la route et de la réglementation
- Projets-pilotes avec clientèles peu représentées chez les cyclistes: femmes de tous les groupes d'âges et conditions (ménages monoparentaux), jeunes ménages, mise à l'essai de transbordeurs permettant le transport plus d'un enfant
- Avantages tarifaires pour des clientèles cibles peu représentées dans la population des cyclistes (ex. tarifs réduits Bixi pour personnes ciblées).
- Dans le même esprit, mettre de l'avant des mesures visant à favoriser la marche pour les femmes et toutes les populations (ex de Vancouver).
- Que des mesures alternatives de mobilité durable soient évaluées dans une perspective de genre (par ex. covoiturage, taxi collectif), les femmes étant de plus grandes utilisatrices des transport en commun. Ces mesures pourraient être des solutions à privilégier dans des milieux moins bien desservis par le transport collectif et de bonne alternative à l'auto-solo.

Membres du Comité de coordination et de rédaction :

- Kim Cornelissen, ex VP AQLPA, K-consult
- Lyne Kurtzman, Services aux collectivités, UQAM
- Nancy Guberman, Relais-Femmes
- France Levert, présidente, Réseau des femmes en environnement
- Maude Prudhomme, présidente, Réseau québécois des groupes écologistes
- Dr Annie Rochette, professeure, Sciences juridiques, UQAM



Avec la participation financière du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de la Science.
Le contenu du produit n'engage que la responsabilité de l'établissement et des auteurs et auteures.

RÉFÉRENCES

- Margaret Alston, « Gender and climate change in Australia » (2011) 47:1 J Sociol 53-70
- Joy Clancy et Ulrike Röhr, « Gender and Energy: Is There a Northern Perspective? » (2003) 7:3 Energy Sustain Dev 16.
- Julie Drolet et Tiffany Sampson « Addressing climate change from a social development approach: Small cities and rural communities' adaptation and response to climate change in British Columbia, Canada » [2014] Int Soc Work 1-13
- Elaine Enarson et Joseph Scanlon, « Gender Patterns in Flood Evacuation: A Case Study in Canada's Red River Valley » (1999) 7:2 Appl Behav Sci Rev 103-24.
- Johanna Wolf et Susanne C Moser, « Individual understandings, perceptions, and engagement with climate change: insights from in-depth studies across the world » (2011) 2 WIREs Clim Change 547-569
- BIP(Bureau d'intervieweurs professionnels), Sondage auprès de la population de Montréal, sommaire exécutif des résultats, présenté à la Division du développement durable, Ville de Montréal, 29 août 2013
- Local Environment, 2013, Vol. 18, No. 9, 1066–1078, Gendered dimensions of climate change response in Swedish municipalities, Christian Dymén, Mats Andersson et Richard Langlais.
- City, Cycling, sous la direction de John Pucher et Ralph Buehler, MIT Press, 2012
- Point chaud - Le vélo, une affaire d'hommes? L'avenir du vélo de ville passe par les femmes, selon le chercheur américain John Pucher, 20 août 2012 Le Devoir, Actualités en société
- Vélo- Québec, L'état du vélo au Québec en 2010

- Raibaud Yves, géographe, Adess Cnrs, Université Bordeaux Montaigne, Durable mais inégalitaire : la ville, Revue Travail genre et Sociétés no 33 / 2015, p. 29-47
- Centre d'écologie urbaine, Piétons Québec, *Dans les souliers de...Une série de marches exploratoires dans la ville*, Bilan de la campagne nationale Tous piétons! À la recherche des pas perdus, 2015

LIENS UTILES

- Secrétariat à la Condition féminine, ADS, <http://www.scf.gouv.qc.ca/index.php?id=4>



- Australie, notamment pour des exemples de gestes au quotidien dans la lutte aux changements climatiques : www.1millionwomen.com.au

- Organisation internationale de la Francophonie, Portail Genre de



- Women's Environment & Development Organization



- WECF France et international



WECF | Women in Europe for a Common Future
WECF | Women International for a Common Future



- Réseau international francophone pour l'égalité des hommes et des femmes dans le développement

ANNEXE 1

Montréal - quelques chiffres femmes / hommes					
		Femmes	Hommes	Total	%
Le Québec	1996	3 645 425	3 493 370	7 138 795	100
	2006	3 858 435	3 687 695	7 546 135	100
					% région
Montréal	1996	928 555	847 290	1 775 845	24,9
	2006	961 955	892 485	1 854 440	24,6

- Population de la région de Montréal est vieillissante au-delà de la moyenne du Québec.
- En 2006, la région de Montréal comptait 560 390 personnes immigrées, 288 025 femmes et 272 365 hommes, une hausse de 13,8 % par rapport à 2001 alors qu'on en recensait 492 235.
- 82 % des chefs de familles monoparentales à Montréal sont des femmes (18,3 % dans l'agglomération montréalaise) et les familles monoparentales représentent 33% des familles avec enfants à Montréal (27,8 % pour l'ensemble du Québec), ce qui est de loin la plus forte proportion au Québec.
- Région montréalaise compte à la fois le plus grand nombre et la plus forte proportion de personnes vivant seules au Québec. En 2006, 317 345 personnes vivaient seules, dont 55,8 % de femmes. Il y a deux fois plus de femmes que d'hommes qui vivent seuls chez les 65 à 74 ans et quatre fois plus chez les 85 ans et plus.
- Situation de l'emploi moins favorable que dans l'ensemble du Québec.
- Avec le même nombre d'emplois, si on appliquait le taux d'activité masculin aux femmes, le taux de chômage féminin dépasserait celui des hommes de 14,8 points de pourcentage dans la région
- Tout comme ce qui est observé dans l'ensemble du Québec, main-d'œuvre féminine se concentre dans un nombre restreint de secteurs d'activité économique. soit principalement dans cinq secteurs, lesquels regroupent 54,4 % de la main-d'œuvre féminine : soins de santé et l'assistance sociale, qui regroupe 17,4 % de la main-d'œuvre féminine (19 % au Québec), le commerce de détail (11,9 % contre 13,7 % au Québec), les services d'enseignement (10,5 % contre 9,7 % au Québec) et l'hébergement et les services de restauration (6,2 % contre 7,7 % au Québec). Un grand nombre de femmes dans la région travaillent dans les services professionnels, scientifiques et techniques (8,5 % contre 5,9 % au Québec) ainsi que dans la finance et les assurances (5,8% contre 5,5% au Québec).
- En 2005, le revenu moyen d'emploi des femmes de la région équivalait à 70,2 % de celui des hommes.
- Plus de femmes que d'hommes vivent sous le seuil de faible revenu dans la région, et ce, pour toutes les catégories d'âge.
- Proportion de femmes actives nettement supérieure à la moyenne observée dans l'ensemble du Québec, tout en étant un peu moins nombreuses que les hommes à pratiquer régulièrement une activité physique au moins trois fois par semaine (40 % des femmes et 44,8 % des hommes contre 36,3 % et 39,9 % au Québec). Elles sont cependant moins sédentaires que les hommes.

Sources :

- Conseil du Statut de la femme, Portrait statistiques, Femmes / Hommes, Où en sommes nous à Montréal ?, 2010
- Statistique Canada. Recensement de 2006. Compilations spéciales préparées pour le Conseil du statut de la femme, 2008
- Statistique Canada, Recensement de 2011 Compilation de Montréal en statistiques, Ville de Montréal
- Ville de Montréal, Annuaire statistique, Agglomération de Montréal, Recensement de 2011, Enquête nationale auprès des ménages de 2011

ANNEXE 2 - Initiatives, pratiques, publications – cas étrangers et canadiens¹

VILLE DE VANCOUVER

Mobilité

Dans son Plan d'action en transport à l'horizon 2040, la Ville de Vancouver vise pour 2020 un partage 50 - 50 entre les déplacements transport en commun / vélo / marche et le transport automobile et, pour 2040, que les deux-tiers des déplacements se fassent en transport collectif, vélo et marche. Pour se faire, la ville s'est notamment donné les objectifs suivants :

- **Move Toward Zero Traffic-Related Fatalities**
- **Walking et cycling safely**
 - “Make walking safe, convenient, comfortable, and delightful”
 - “Make cycling safe, convenient, comfortable, and fun”
 - “For people of All Ages and Abilities (AAA)”
- **Designing for safety and confort**

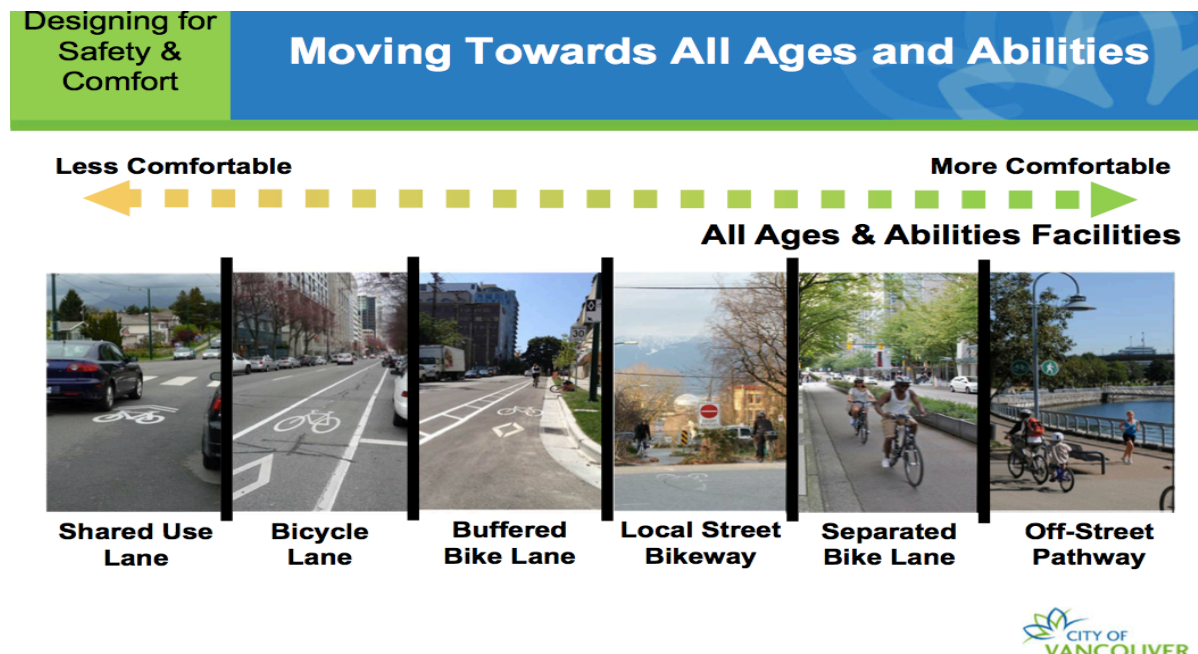
Pour les piétons, parmi les moyens considérés :

- Identification des zones problématiques (hot spot, pedestrian scramble intersections, fatalities)
- Trousse d'amélioration et d'intervention traitant, entre autres, de signalisation, (minuterie, signal de priorité, etc.), réduction des conflits aux intersections, traversée en diagonale

Pour les cyclistes, parmi les moyens considérés :

- Identification des zones problématiques et de conflits (hot spot, fatalities)
- Trousse d'amélioration et d'intervention traitant par exemple de l'amélioration des corridors cyclistes et de leur sécurité par des mesures diversifiées (voir figure qui suit).

En terme de design et confort, quelques exemples : élargissement de trottoirs, présence de mobilier urbain pour les piétons (bancs, protection contre la pluie, autres), foresterie urbaine (arbres de rue), conception des bâtiments tenant compte du piéton (pedestrian friendly buildings), signalisation tenant compte des marcheurs à rythme lent.



¹ NOTE : ce document informatif annexe a été réalisé pour les seules fins du présent mémoire et ne fait pas partie comme tel de l'étude et des fiches aux fins de formation citées en page 1.

Pour atteindre les objectifs visés, la ville de Vancouver a tenu de nombreuses rencontres publiques de divers types et a travaillé en tenant compte de tous les besoins dont ceux des femmes, enfants, et aînés.

Une évaluation des mesures mises de l'avant montre une augmentation du nombre de femmes comme usagères entre 2008 et 2011, quelques extraits du rapport :

- «From 2008 to 2011, the overall number of **walking trips in the City increased by almost 50,000 trips**, increasing the walking mode share from 15.4% to 17.0% of all trips.
- From 2008 to 2011, **cycling was the fastest growing transportation mode with 40% growth in the number of trips**, nearly 20,000 more trips citywide, increasing the cycling mode share from 2.9% to 3.8%.
- Overall, from 2008 to 2011, the total **sustainable transportation mode share increased from 40% to 44%**, moving Vancouver closer to its Greenest City and Transportation 2040 goals.
- From 2008 to 2011, motor vehicle trips fell from 57.9% to 54.3% of all transportation mode share in Vancouver
- **Translink Trip Diary demographic data also shows a much higher proportion of girls and women walking and cycling, seen to be an indicator of the quality and safety of a city's infrastructure.**
- **In 2011, 41% of all bicycle trips in Vancouver were by girls and women, up significantly from 30% in 2008.** In comparison, the Canadian average in 2006 was 30%, while other North American cities, such as Portland measured 31% (2012) and San Francisco measured 28% (2011)
- **Cycling trips by women and girls in Vancouver increased by 93% from 2008 to 2011, from 14,000 trips to over 27,000.**
- **"Women wanted physically separated facilities. They did not want to be cycling in heavy, mixed traffic on arterials."**
- **Women already make up 41 per cent of all adult cyclists here in Vancouver and city hall is well aware that separated infrastructure is key to closing the remaining gender gap.**

"When it comes to our bikeways, we actually want more girls and women... because it's an indicator of the quality and the comfort and the safety of our city's infrastructure," said Dale Bracewell, manager of active transportation at the City of Vancouver. »

Logement et habitation

Vancouver mène aussi une politique genrée dans le domaine de l'habitation dont certaines actions ont été reprises à Berlin et dans d'autres villes allemandes : construction d'ensembles de logements différents, parfois avec des appels d'offres à discrimination positive, en ne faisant concourir que des femmes architectes. Des expériences intéressantes ont porté sur des espaces de services partagés, tels que l'aide aux enfants pour aller à l'école ou l'aide au travail, qui créent des formes de vie sociale assez différentes de ce que l'on connaît habituellement. Vancouver a réalisé des ensembles de logements pour femmes seules, pour assurer leur sécurité et les aider à la reconstruction d'une identité plus valorisée.

Sources :

- Ville de Vancouver, Transportation 2040, Implementation report, : Walking and Cycling Safety, Active Transportation Corridors, June 12th 2013
- BC Business, Closing the Gender Gap in City Cycling, Getting local ladies pedalling is key to boosting overall ridership, Luke Brocki | JUN 18, 2013
- Voir référence concernant la région de Strasbourg

LONDRES (Mobilité)

Exemple de *'Transport for London'* : « an ex-ample of gender mainstreaming in the transportation system. Wanting to make the transportation system more effective and create a city with space for all inhabitants, *'Transport for London'* has launched wide-ranging projects to produce a transport system that offers users better personal safety, greater flexibility, and better accessibility – economically. The goal of action plans is, among other things, to meet the divergent needs of users and to make sure that the efforts guarantee

gender equality and accommodate people of modest economic means. 'Transport for London' has introduced special low-price tickets for families and part-time workers, of whom women comprise the majority. Thus, these groups can better benefit from using public transportation instead of a private car.»

Terry Slavin, dans The Guardian : «As a cyclist in London, it can feel as if you are taking your life in your hands – especially if you are a woman. Can the city make the roads safe for everyone?... of eight cyclists killed on London's roads so far this year, six were female. If there aren't at least as many women as men, then usually it's because cycling is not safe enough. Gil Penalosa, who runs Toronto-based consultancy 80 Cities, describes women cyclists as the "indicator species" for how bike-friendly a city is. "If there aren't at least as many women as men, then usually it's because cycling is not safe enough. It's an indicator that you do not have good enough cycling infrastructure... **Mayors Vision for Cycling in London**, "Our routes will specifically target parts of the tube and bus network which are over capacity, promoting transfers to bikes and relieving crowding for everyone. Cycling will transform more of our city into a place dominated by people, not motor traffic."... **"I want more women cycling, more older people cycling, more black and minority ethnic Londoners cycling, more cyclists of all social backgrounds – without which truly mass participation can never come."**»

Sources :

- Gender and Climate Change, Nordic Council of Ministers, Copenhagen 2009
- The Guardian, Cities, Cycling the city, 'If there aren't as many women cycling as men ... you need better infrastructure' Terry Slavin, July 2015

RÉGION DE STRASBOURG

La dimension du genre dans les politiques urbaines : quels leviers d'action ?

Le vieillissement est un problème démographique qui a des effets spatiaux très importants : accès aux logements, forme des logements, développement des services, etc. Or, c'est également un secteur où les femmes sont avantagées car elles vivent plus longtemps que les hommes. néanmoins, réfléchir aux aménagements urbains dans une Europe vieillissante ne devrait pas se faire sans prendre en compte le fait que les activités des gens âgés ne sont pas équivalentes selon le genre.

Les transports et la mobilité : L'influence de l'organisation familiale sur la mobilité résidentielle est très grande. Ce sont souvent les femmes qui choisissent le lieu d'habitat, en fonction de la proximité des écoles, de la réputation du quartier pour que les enfants soient dans de meilleures écoles, pour la proximité des services, etc. La différenciation des quartiers est presque toujours liée à des argumentations familialistes, mais en réalité ces quartiers sont des lieux de promotion sociale et de pouvoir hiérarchique importants. il y a donc une différenciation des quartiers entre les catégories sociales, mais aussi entre les sexes.

Économies d'énergie et autres : la gestion domestique représente une partie conséquente de la consommation d'eau, d'énergie, de chauffage. Or, ce sont souvent les femmes qui lavent, font la vaisselle, donnent le bain aux enfants. Elles sont également motrices pour faire le tri des déchets et investir dans des équipements d'économie d'énergie. Le rôle des femmes, leur formation, la prise en compte de leurs pratiques est donc très importante pour ce secteur, et pourtant rares sont les politiques publiques qui prennent en compte cette dimension.

Source : RENCONTRES DE L'ADEUS - CYCLE DÉMOCRATIE ET DROITS DE L'HOMME n° 2/2 M, SYNTHÈSE 16e RENCONTRE, 3 OCTOBRE 2013, *LE GENRE ET LA VILLE : UNE QUESTION DE POLITIQUE*