

DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES INTERNES
DÉPARTEMENT THÉMATIQUE **C**
DROITS DES CITOYENS ET AFFAIRES CONSTITUTIONNELLES



LE RÔLE DES FEMMES DANS L'ÉCONOMIE VERTE

SYNTHÈSE



DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES INTERNES
DEPARTEMENT THEMATIQUE C: DROITS DES CITOYENS ET
AFFAIRES CONSTITUTIONNELLES

ÉGALITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES

LE RÔLE DES FEMMES DANS L'ÉCONOMIE VERTE

- La question de la mobilité -

SYNTHÈSE

Résumé

La présente note met en lumière les caractéristiques et les déterminants des différences entre hommes et femmes dans les modèles de mobilité apparaissant dans la littérature qui y est consacrée, et présente une vue d'ensemble de la manière dont les politiques en matière de transports ont été adaptées pour répondre aux besoins des femmes en termes de mobilité, en se penchant sur des exemples de pratiques mises en œuvre dans quatre pays européens. Les résultats font état de différences prononcées, quoi que s'amenuisant, entre les rôles des femmes et des hommes au sein des ménages et sur le marché du travail, et montrent des tendances démographiques. Ces recommandations soulignent la nécessité de se pencher sur l'intégration de la perspective hommes-femmes et de la dimension environnementale dans les politiques en matière de transports.

Cette note a été établie à la demande de la commission Droits de la femme et égalité des genres du Parlement européen.

AUTEURS

Istituto per la Ricerca Sociale (IRS) - Italie:
Manuela Samek Lodovici, Flavia Pesce

TRT - Italie:
Patrizia Malgieri, Silvia Maffi, Caterina Rosa

ADMINISTRATRICE RESPONSABLE

Erika Schulze
Département thématique C: Droits des citoyens et affaires constitutionnelles
Parlement européen
B-1047 Bruxelles
Courrier électronique: poldep-citizens@europarl.europa.eu

VERSIONS LINGUISTIQUES

Originale: EN

À PROPOS DE L'ÉDITEUR

Pour prendre contact avec le département thématique ou s'abonner à sa lettre d'information mensuelle, veuillez écrire à l'adresse suivante:

poldep-citizens@europarl.europa.eu

Manuscrit achevé en mai 2012.
Parlement européen, © Union européenne, 2012.

Ce document est disponible sur Internet à l'adresse suivante:

<http://www.europarl.europa.eu/studies>

CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ

Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Parlement européen.

Reproduction et traduction autorisées, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source, information préalable de l'éditeur et transmission d'un exemplaire à celui-ci.

Une économie verte se définit comme une économie "qui entraîne une amélioration du bien-être humain et de l'équité sociale tout en réduisant de manière significative les risques environnementaux et la pénurie de ressources. Sous sa forme la plus simple, elle se caractérise par un faible taux d'émission de carbone, l'utilisation rationnelle des ressources et l'inclusion sociale"¹.

On reconnaît de plus en plus, actuellement, que le développement durable et l'économie verte sont interconnectés, puisque le développement durable repose non seulement sur la croissance économique, mais aussi sur la durabilité environnementale et sociale. Les modèles de mobilité et le secteur des transports ont un effet notable sur le développement durable étant donné que le secteur des transports constitue l'un des principaux moteurs de la croissance économique et sociale, mais également de la consommation d'énergie et de la pollution.

La perspective hommes-femmes est un facteur important des différences en termes de mobilité et de comportement en matière de voyages. Il est admis que les femmes sont plus susceptibles que les hommes d'adopter des comportements durables en matière de voyages. En outre, pour les femmes, la mobilité semble être liée à l'autonomisation, à l'accès aux opportunités et à l'indépendance. La reconnaissance des liens existant entre le sexe, la mobilité et le développement durable est toutefois encore récente dans la littérature consacrée à la perspective hommes-femmes et à la mobilité et dans la planification des transports.

Ce cadre étant posé, la présente note d'information aborde et étudie la définition et la signification de l'"économie verte", en faisant spécifiquement référence aux différences entre hommes et femmes dans le domaine de la mobilité.

Cette note met en lumière les caractéristiques et les déterminants des différences entre hommes et femmes dans les modèles de mobilité d'après la littérature qui y est consacrée et présente une évaluation de la manière dont les politiques en matière de transports ont été adaptées pour soutenir des modèles de mobilité davantage durables et tenir compte des besoins des femmes en termes de mobilité. L'analyse est basée sur des exemples de bonnes pratiques mises en œuvre dans quatre pays européens (la France, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni) dans des cadres socio-économiques et institutionnels différents.

Les modèles de déplacement des femmes diffèrent de ceux des hommes à de multiples égards: les femmes ont tendance à parcourir des distances plus courtes que les hommes, sont plus susceptibles d'emprunter les transports publics, de se déplacer en dehors des heures de pointe pour des motifs non professionnels, de faire davantage de déplacements entrecoupés d'arrêts, de s'occuper des formalités du ménage et d'accompagner d'autres passagers (généralement des enfants ou des personnes âgées dépendantes) et ont tendance à conduire de façon plus sûre que les hommes.

Tant dans la littérature internationale que dans la planification des transports, la dimension hommes-femmes dans les modèles de mobilité et la durabilité a jusque-là fait l'objet de peu d'attention. La faible attention portée aux différences entre hommes et femmes est en partie due à l'absence de statistiques différenciées en fonction du sexe, ce

¹ PNUE (2011), *Towards a Green Economy. Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication. A Synthesis for Policy Makers*, ("vers une économie verte, vers le développement durable et l'élimination de la pauvreté, une synthèse pour les décideurs") p. 1, www.unep.org/greeneconomy.

qui rend difficile la compréhension des différences entre hommes et femmes dans les modèles de mobilité.

D'après la plupart des études, les différences entre les hommes et les femmes en matière de modèles de mobilité sont principalement à imputer à la division des rôles sur le marché du travail et au sein de la famille, qui affecte les conditions d'emploi, les niveaux de revenus et les besoins en termes de mobilité des femmes. La disponibilité de transports publics en dehors des heures de pointe, l'accessibilité physique et financière des infrastructures de transports pour les femmes accompagnant des jeunes enfants ou des personnes âgées ou handicapées, ainsi que les conditions de sécurité, sont les aspects principaux à examiner pour concevoir des systèmes de transports favorables aux femmes.

L'évolution des modèles de ménages et des modèles parentaux, les changements dans le marché du travail et les nouvelles technologies, avec le développement de nouvelles formes de travail, la participation accrue des femmes au marché du travail ainsi que le vieillissement de la population, sont susceptibles d'accroître la diversité des modèles de mobilité et requièrent des politiques de transports appropriées capables de combiner l'attention accordée au caractère durable et celle portée aux besoins de mobilité spécifiques en fonction du sexe et de l'âge.

L'adoption d'une perspective hommes-femmes dans les politiques des transports est particulièrement importante aussi bien afin de réduire les inégalités entre hommes et femmes qu'afin de soutenir un développement plus respectueux de l'environnement, étant donné que les femmes semblent adopter des modèles de mobilité plus respectueux de l'environnement que les hommes.

Ces dernières années, des mesures en matière de transports favorables aux femmes ont été prises et des études tenant compte de la perspective hommes-femmes sur les besoins en matière de mobilité ont été réalisées dans un certain nombre de pays européens et non européens au niveau local et national. Dans l'ensemble, ces mesures concernent:

- la fourniture de services flexibles, comprenant des transports à la demande²;
- de nouveaux services de mobilité, tels que des systèmes de covoiturage réservés aux femmes;
- des améliorations dans l'aménagement de l'intérieur des véhicules pour faciliter l'accès et ménager un espace pour les voitures d'enfants;
- des services de taxis nocturnes réservés aux femmes, avec des réductions sur la course;
- des structures de parking réservées aux femmes.

Toutefois, l'analyse de certaines de ces pratiques effectuée en France, en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni indique ce qui suit:

1. on manque encore largement d'informations relatives aux besoins des femmes en matière de mobilité;

² Les services de transport à la demande sont des formes de transports publics modernes orientées sur l'usager, qui se caractérisent par des itinéraires et une programmation flexibles de véhicules petits à moyens.

2. les mesures mises en œuvre au niveau local sont généralement des projets pilotes, présentant des problèmes de mise en place et de durabilité en raison du manque de fonds publics consacrés à cette problématique, en particulier en période de restrictions budgétaires et de réductions des dépenses sociales;
3. la réponse aux besoins de mobilité des femmes requiert l'interaction entre les politiques des transports et les politiques sociales, ce qui est susceptible d'accroître la complexité et la durée du processus décisionnel.

En nous basant sur l'évaluation des politiques des transports et sur les exemples de bonnes pratiques, nous sommes en mesure de formuler les recommandations suivantes pour améliorer la capacité des politiques des transports à répondre aux besoins des femmes et des hommes en termes de mobilité de façon durable:

- *Améliorer les données statistiques et la recherche prenant en considération la perspective hommes-femmes:* afin de mieux comprendre les différences entre les hommes et les femmes en termes de modèles de mobilité et leurs effets sur l'économie verte.
- *Soutenir la participation des femmes au processus décisionnel:* pour pouvoir tenir compte des besoins des femmes, il faut que celles-ci soient en mesure de les exprimer. Il est par conséquent essentiel *d'associer les femmes aux processus de consultation, de planification des projets et au processus décisionnel.* Comme ce n'est généralement pas le cas, il est donc nécessaire que cette question soit abordée au moins dans les procédures applicables aux projets financés par les institutions internationales. À cet égard, deux instruments pourraient être promus: les procédures d'évaluation de l'impact selon le genre et les listes de contrôle de genre.
- *Améliorer l'accessibilité, la sécurité et le confort des modes de transport:* comme les femmes marchent et prennent les transports publics davantage que les hommes, la présence de trottoirs et de passages piétons sûrs revêt une grande importance tant pour la sécurité que pour le confort; les arrêts de bus et les trottoirs menant à ces arrêts doivent également tenir compte des besoins des femmes, et en particulier l'accessibilité des véhicules de transport et la sécurité. En ce qui concerne l'accessibilité, la conception des infrastructures de transport est primordiale: les femmes sont souvent accompagnées *d'enfants ou de personnes âgées ou handicapées et sont souvent chargées de sacs et de paquets.* L'accès aux bus et aux trains doit être facilité, en prévoyant des portes suffisamment larges et en évitant les marches, en plus de prévoir des sièges et un espace adéquats pour les jeunes enfants et pour les personnes handicapées ou âgées. La sécurité et la sûreté dans les transports publics constituent également des questions primordiales qui affectent les femmes de manière disproportionnée. Pour tenir compte des problèmes de sécurité, les femmes devraient être autorisées à utiliser les transports publics plus près de leur destination finale, même si cela ne correspond pas aux arrêts normaux du bus, le soir et la nuit. La fourniture d'un éclairage adéquat est également particulièrement importante à cet égard. Des campagnes de sensibilisation ciblant tant les conducteurs de bus que les passagers devraient également être promues afin d'améliorer la sécurité pour les femmes. La question de la sécurité se pose également pour la conception des places de parking.

- *Améliorer la fourniture de services et la réglementation économique:* si les services de transports publics (publics ou privés/publics, ainsi que les taxis, etc.) sont dans la plupart des cas conçus pour les déplacements vers le centre ville pendant les heures de pointe, les femmes ont également besoin de services de transport dans leur environnement local en dehors des heures de pointe pour leur permettre de faire des déplacements courts mais liés. En ce qui concerne la réglementation économique, deux points principaux devraient être examinés. D'une part, la *structure de billetterie* des services de transports publics devrait tenir compte du fait que les femmes effectuent des séries de déplacements qui nécessitent dans la plupart des cas l'utilisation de plusieurs tickets. D'autre part, l'Union européenne et les États membres pourraient promouvoir des frais d'assurance différenciés selon le sexe, pour tenir compte du comportement des femmes au volant qui est plus sûr que celui des hommes.
- *Soutenir l'emploi des femmes dans le secteur des transports:* le secteur des transports offre de nombreuses possibilités d'emploi auxquelles les femmes pourraient avoir accès. Afin d'accroître le nombre de femmes à de tels postes, les contractants peuvent inclure des clauses spécifiques à un pourcentage requis de salariés féminins, tant pour l'entretien des routes que pour les emplois dans les systèmes de transports publics. Par ailleurs, les partenaires sociaux et les autorités publiques pourraient promouvoir des politiques d'égalité des sexes en adaptant les conditions de travail, en adoptant des mesures visant à soutenir l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée et l'égalité des sexes dans les *politiques de recrutement, de mobilité professionnelle et d'évolution de carrière*, et dans l'accès à la formation.
- *Promouvoir davantage de recherche sur les effets des TIC sur les modèles de mobilité et les conditions de travail.* Si la preuve empirique de la relation entre la diffusion des TIC et les modèles de mobilité est encore ténue, le télétravail semble avoir une incidence négative sur les conditions de travail, avec des répercussions sur le temps disponible pour la famille et entraînant un allongement des journées de travail. Ces aspects peuvent accentuer le conflit entre le travail et le foyer, en particulier pour les femmes. D'autres effets négatifs, tels que le risque d'isolement, la perte de visibilité et des perspectives de carrière moindres pourraient également toucher davantage les femmes que les hommes. Il est par conséquent nécessaire de promouvoir davantage de recherche sur l'incidence des TIC sur les modèles de mobilité et les conditions de travail.

DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES INTERNES

DÉPARTEMENT THÉMATIQUE **C** DROITS DES CITOYENS ET AFFAIRES CONSTITUTIONNELLES

Rôle

Les départements thématiques sont des unités de recherche qui fournissent des conseils spécialisés aux commissions, délégations interparlementaires et autres organes parlementaires.

Domaines

- Affaires constitutionnelles
- Liberté, sécurité et justice
- Égalité des genres
- Affaires juridiques et parlementaires
- Pétitions

Documents

Visitez le site web du Parlement européen: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

SOURCE PHOTO: iStock International Inc.

