

LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

LES ACTIONS COLLECTIVES

UNE RESPONSABILITÉ COLLECTIVE

La responsabilité de lutter contre les changements climatiques est partagée entre toutes les sphères de la société, c'est-à-dire les gouvernements, les industries, les entreprises, la société civile, les citoyennes et citoyens. L'éducation et les actions individuelles sont importantes, mais la réglementation stricte des émissions de gaz à effet de serre (GES) par les divers paliers gouvernementaux est essentielle.

Les citoyennes et citoyens, ainsi que la société civile, ont certes un rôle important à jouer dans la lutte aux changements climatiques, mais les gouvernements, à tous les niveaux, doivent aussi adopter des stratégies à long terme et prévoir des actions collectives à plus grande échelle, notamment en matière d'énergie, de transport et d'aménagement du territoire. Le gouvernement québécois a élaboré un *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques* (PACC 2020) qui cible prioritairement les secteurs industriel et des transports dans la lutte aux changements climatiques. Ce plan a par ailleurs été critiqué par plusieurs organisations, notamment pour l'absence de moyens concrets pour atteindre les objectifs. Mais pour penser la lutte aux changements climatiques à plus long terme, il est aussi temps de se questionner sur nos modes de production et de consommation et plus généralement sur notre modèle économique basé sur la croissance continue et l'exploitation des ressources naturelles.

UNE QUESTION DE GENRE

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 différentes mesures gouvernementales de réduction des GES est nécessaire afin d'assurer leur succès. Cette intégration est aussi incontournable afin d'éviter que le poids des mesures et des politiques adoptées pour réduire les GES ne soit porté de façon disproportionnée par les femmes. Bref, l'intégration de la dimension genre dans les stratégies de réduction de GES est tout d'abord une question d'équité et d'égalité. Par exemple, pour ce qui est de la lutte aux changements climatiques, selon quelques études et sondages, les

femmes semblent privilégier les changements de comportement et de style de vie au niveau individuel (et des familles) tandis que les hommes ont généralement tendance à envisager des solutions techniques et technologiques et des politiques gouvernementales.

LES ENJEUX ÉNERGÉTIQUES

La *Stratégie énergétique du Québec 2006-2015* prévoit accélérer le développement hydroélectrique, développer l'énergie éolienne, promouvoir la géothermie et l'énergie solaire ainsi qu'encourager l'exploitation d'hydrocarbures. Dans la planification de nos stratégies collectives en matière énergétique, il est important d'intégrer une perspective de genre.

D'abord, on peut contester la pertinence d'exploiter les ressources pétrolières et gazières alors que le gouvernement québécois s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 20% d'ici 2020. Notons que les industries extractives bénéficient en grande partie aux hommes, sous forme d'emplois et de revenus. Au Canada, la présence des femmes dans l'exploitation des sables bitumineux est d'environ 15%. À Terre-Neuve-et-Labrador, par exemple, moins de 10% des personnes travaillant dans l'industrie pétrolière sont des femmes. Alors que ce sont les hommes qui profitent de l'industrie, cette dernière peut aussi causer de nombreux problèmes sociaux, dont l'augmentation de la prostitution et de la violence contre les femmes, comme on l'observe à Fort McMurray dans l'industrie des sables bitumineux.

De plus, 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.

LES TRANSPORTS ET LA MOBILITÉ DURABLE

Au Québec, le secteur des transports contribue à 43,5% des émissions de GES. Entre autres, l'étalement urbain a augmenté les distances que les gens doivent parcourir et les émissions de GES. L'étalement urbain a ainsi augmenté le nombre de personnes à « mobilité réduite », surtout les femmes âgées, qui doivent désormais être « conduites ».

La réduction des émissions de GES liées au transport dépend surtout d'un système de transport collectif et du soutien au transport actif. Le PACC 2020 prévoit d'ailleurs des investissements du gouvernement dans le transport collectif urbain et rural. Dans sa *Stratégie nationale de mobilité durable*, le gouvernement se fixe une cible ambitieuse d'accroître de 30% l'offre de transport collectif d'ici 2020 ainsi qu'une planification intégrée du transport durable à l'aménagement du territoire.

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, et les difficultés liées au manque d'autonomie et à la méconnaissance des espaces publics de certaines femmes, pour des raisons familiales et/ou culturelles. 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 relèverait sans doute d'autres critères que ceux actuellement retenus dans le PACC 2020 (l'accessibilité et l'efficacité). De plus, l'offre de service du transport collectif doit tenir compte des besoins (horaires, fréquence, localisation des arrêts, etc.) des quartiers économiquement défavorisés et des régions rurales, encore souvent désavantagés.

La *Stratégie nationale de mobilité durable* envisage aussi des investissements gouvernementaux 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.

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, comme des subventions à l'achat ou la location d'un véhicule électrique ou pour l'installation de bornes de recharge. 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 (notamment la saine gestion de la pédale d'accélération) n'implique pas d'achat mais n'offre aucune mesure incitative financière aux individus.

Dans le cas des taxis, la *Stratégie sur l'électrification des transports* vise à soutenir l'achat de taxis électriques, ce qui favorise davantage les hommes puisque ce milieu de travail est presque uniquement masculin.

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

L'agriculture industrielle est l'une des activités humaines les plus polluantes, émettant d'énormes quantités de gaz à effet de serre (oxyde nitreux dans les fertilisants industriels, méthane, utilisation de combustibles fossiles pour la machinerie). Au Québec, depuis les années 1950, le paysage rural québécois basé sur une agriculture traditionnelle et locale a cédé la place à une agriculture productiviste à grande échelle souvent irrespectueuse de l'environnement.

Notons que les femmes sont peu présentes dans le milieu agricole québécois, tant au niveau de la production que de la prise de décision. Elles sont minoritaires à posséder des terres agricoles (27%), et la relève agricole est principalement constituée d'hommes (seulement 26% sont des femmes). Il y a également beaucoup plus d'héritiers que d'héritières d'entreprises agricoles, et davantage d'hommes participent aux travaux de la ferme avant de s'y établir. Aussi, 51% des femmes y travaillent sans salaire (comparativement à 34% chez les hommes). Et une fois qu'elles possèdent des parts de l'entreprise agricole, les femmes participent moins aux décisions majeures. Une étude comparant les fermes biologiques ontariennes ayant adopté le modèle plus conventionnel d'agriculture avec les fermes optant pour des méthodes alternatives constate que les femmes sont plus souvent impliquées dans la gestion et les décisions sur une ferme dite alternative, même si cela dépend de plusieurs facteurs, notamment la philosophie des agriculteurs et l'intensité du travail

manuel. L'étude conclut prudemment que l'agriculture biologique avec une orientation différente de l'agriculture conventionnelle constitue une avenue possible pour l'égalité des sexes en agriculture.

D'autres méthodes de culture et de production alimentaire locale et biologique, dont les jardins communautaires, les jardins collectifs et l'agriculture urbaine, accompagnées de cueillette, de chasse et pêche de subsistance, 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. Bien que l'implication des femmes au sein de ce type de projets puisse être vue positivement en renforçant leur pouvoir d'agir individuel et collectif, elle peut également être vue comme « une domestication de l'espace public », reproduisant la division sexuelle du travail et maintenant les inégalités de classe et de genre (Bouliane 2001). 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 liés à l'agriculture et au transport de denrées.

LA RÉDUCTION DES GES PAR L'UTILISATION D'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, c'est-à-dire une redevance sur les carburants (l'essence, le gaz naturel et le diesel) que doivent payer les distributeurs. Cette taxe sert à financer le Fonds vert du Québec. Or, ce genre d'instrument est régressif, c'est-à-dire qu'il pénalise davantage les personnes à plus faibles revenus, qui sont en majorité des femmes. Bref, les taxes carbone risquent 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.

Poussé par le Protocole de Kyoto qui prévoyait ce genre de mécanisme financier afin d'inciter les États (et leurs entreprises) à réduire leurs émissions de GES, le gouvernement du Québec a mis en place un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de carbone (une « bourse du carbone »), un outil financier par lequel les entreprises peuvent échanger des droits d'émissions de GES. Certaines entreprises

réduisent ainsi leurs émissions et vendent leurs droits d'émissions en surplus à des entreprises plus polluantes, afin d'atteindre, théoriquement, une réduction globale d'émissions de GES. Le Québec participe depuis 2008 à une bourse régionale (la Western Climate Initiative ou WCI) avec trois autres provinces canadiennes et sept États américains afin d'harmoniser les législations étatiques et provinciales. Les systèmes de plafonnement et d'échange de droits d'émission sont encore récents et il est difficile de bien cerner quels en seront les impacts au niveau environnemental et au niveau social. En effet, plusieurs craignent que les entreprises devant payer des droits d'émission refilent ce coût au consommateur. Si c'est le cas, cet outil économique pourrait avoir un effet régressif, tout comme une taxe carbone. De plus, pour gagner l'appui de la population quant à ce genre d'initiative, la dimension de genre devrait être intégrée. Selon un sondage effectué par la chaîne ABC, les femmes, bien qu'elles soutiennent les mesures de protection de l'environnement en général, ne sont pas convaincues de l'utilité des systèmes de plafonnement et d'échange de droits d'émission puisqu'ils peuvent avoir des impacts financiers négatifs sur leurs familles et qu'ils sont cadrés dans les termes masculins de « business » et non d'enjeu environnemental.

Le Protocole de Kyoto permet aussi de financer des projets dans des pays en voie de développement afin d'obtenir des « crédits carbone » sous le mécanisme de développement propre. Or, plusieurs études démontrent que les mégaprojets énergétiques sont souvent privilégiés pour ces crédits carbone au lieu de plus petits projets d'efficacité énergétique destinés aux ménages et bénéficiant majoritairement aux femmes.

Le choix d'instruments économiques pour répondre au défi des changements climatiques est aussi problématique en ce qu'il ne remet pas en question le modèle économique dominant, le modèle capitaliste.

REPENSER LE MODÈLE ÉCONOMIQUE BASÉ SUR LA CROISSANCE CONTINUE

L'opportunité de se pencher sur la dimension genre de la lutte aux changements climatiques est aussi une occasion de transformer les relations de pouvoir entre les hommes et les femmes et entre les riches et les personnes en situation de pauvreté (au niveau national aussi bien qu'au niveau international), de se questionner sur les véritables causes des changements climatiques, notamment le système économique capitaliste. Ce modèle est fondé notamment sur la croissance continue, la division sexuelle et internationale du travail et le travail invisible des femmes. Un des défis de notre époque est aussi de repenser notre relation avec l'énergie et avec l'environnement en construisant des rapports égaux.

Références

- Alber, Gotelind, and Hemmati, Minu. 2011. "Gender Perspectives: Debunking Climate Policy Myths". Commonwealth Ministers.
- Allard, Marie, « Agriculture : Où sont les femmes », La Presse, 11 septembre 2013, www.lapresse.ca/actualites/national/201309/11/01-4688259-agriculture-ou-sont-les-femmes-.php
- Bouchard, Roméo. 2014. *Les champs de bataille : Histoire et défis de l'agriculture biologique au Québec*. Montréal, Les Éditions Écosociété.
- Centre for Sustainable Energy, energycenter.org/clean-vehicle-rebate-project/vehicle-owner-survey/feb-2014-survey
- Chalifour, Nathalie, 2010. "A Feminist Perspective on Carbon Taxes." *Canadian Journal of Women and the Law*. 22 (1): 169–212.
- Clancy, Joy, and Röhr, Ulrike. 2003. "Gender and Energy: Is There a Northern Perspective?" *Energy for Sustainable Development*. 7 (3): 16-.
- Conseil des Montréalaises. 2009. *Pour Qu'elles Embarquent! Avis Du Conseil Des Montréalaises Sur L'accessibilité Du Transport Collectif Et Son Impact Sur La Qualité De Vie Des Montréalaises*. Montréal
- EIGE. 2012. "Review of the Implementation in the EU of area K of the Beijing Platform for Action: Women and the Environment; Gender Equality and Climate Change". Luxembourg, European Institute for Gender Equality.
- Eyzaguirre, Jimena. 2008. "Les Changements Climatiques Et Le Canada: Une Occasion Inexploitée Pour Faire Avancer L'égalité Des Sexes?" *Réseau Canadien Pour La Santé Des Femmes*. www.rcsf.ca/fr/print/fr/node/39400
- France, www.developpement-durable.gouv.fr/Bonus-Malus-2014.html
- Gouvernement du Québec. 2012. *Le Québec en action vert 2020 : Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*, Bibliothèque et archives nationales. (PACC 2020).
- Gouvernement du Québec. 2013. *Priorité Emploi – Investir dans l'électrification c'est investir dans le Québec : Stratégie d'électrification des transports*. Bibliothèque et archives nationales.
- Gouvernement du Québec. 2014. *Stratégie nationale de mobilité durable : une approche responsable et novatrice*. Ministère des Transports du Québec. www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/transport_collectif/strategie_nationale_mobilite_durable
- Gouvernement du Québec, « Québec roule à la puissance verte ! ». vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/index.asp
- Gouvernement du Québec, « Écomobile ». www.ecomobile.gouv.qc.ca/fr/index.php
- Hall, Alan & Veronika Mogyorody. 2007. « Organic farming, gender and the labor process » *Rural Sociology*. 72(2) :289.
- Latham, Johnsson, G.. 2007. *A Study on gender equality as a prerequisite for sustainable development*. Report to the Environment Advisory Council, Sweden..
- « L'industrie pétrolière s'interroge sur les moyens d'employer plus de femmes », Radio-Canada, 20 mai 2011, ici.radio-canada.ca/regions/atlantique/2011/03/09/005-femmes-industrie-petroliere.shtml
- Lessard, Denis, « Exploitation du gaz et du pétrole : Québec donne le feu vert », La Presse, 31 mai 2014, www.lapresse.ca/actualites/politique/politique-quebecoise/201405/31/01-4771548-exploitation-du-gaz-et-du-petrole-quebec-donne-le-feu-vert.php
- Mining industry- Human ressources council, *Mining in Canada Oil Sand's : Labor Market Tends and Human Ressources Challenges*, 2013, en ligne : www.mhr.ca/en/publications/resources/5256_Mihr_Report_E_WEB6.pdf
- O'Connor, Aislin. 2011. « Does Gender Matter in Cap-and-Trade Legislation ? » *Peace Review : A Journal of Social Justice*. 23(1):94.
- Papy, Jacques.2010. « Le rôle de la propriété et du marché dans le régime québécoise de plafonnement et d'échange de droits d'émission de carbone » *Revue du Barreau Canadien*. 89 : 315
- Pullman, Emma, « Why Ethical Oil's Deceptive 'Women's Rights' Defense of Tar Sands is Insulting and Wrong », Huff Post Green, 27 octobre 2011, www.huffingtonpost.com/emma-pullman/why-ethical-oils-deceptiv_b_1035408.html
- Revelle, Eleanor, « Cap-and-Trade Versus Carbon Tax : Two Approaches to Curbing Greenhouse Gas Emissions », League of Women Voters, www.ourenergypolicy.org/cap-and-trade-versus-carbon-tax-two-approaches-to-curbing-greenhouse-gas-emissions, 2009.
- Société d'assurance-automobile du Québec, www.saaq.gouv.qc.ca/securite_routiere/materiel_educatif/philo_securite/philo_route.pdf page 6
- Ville de Montréal, ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8177,92215659&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Spitzner, Meike, « Women at the Crossroads with Transportation, the Environment and the Economy : Experiences and Challenges in Germany » (2006) 70/71 *Women & Environments International Magazine* 31.

