

actif-traffic

Bulletin pour une mobilité durable



136 | 11.2022

Mobilité d'avenir et féminisme

Page 3 et suivantes

Un espace public pour tous·tes Page 6

Brèves Page 7

actif-traffic
En avant toute!

Le monde

à l'envers

Essayez de regarder le monde à travers les yeux d'un enfant : c'est très éclairant. Les enfants voient chaque détail et remettent en question des choses qui semblent normales pour nous, les adultes. Par exemple, ils ne comprennent pas pourquoi une voiture pourrait être garée sur le trottoir mais pas une trottinette sur la route.

En version « adultes » : pourquoi accordons-nous une priorité aussi excessive à la circulation automobile, surtout en comparaison avec la circulation piétonne et cycliste ? Cette hiérarchie des moyens de transport est déjà tellement ancrée dans nos cerveaux qu'elle n'est plus perçue consciemment et ne peut donc plus faire l'objet d'une réflexion.

Ainsi, la simple suppression d'une poignée de places de stationnement peut déjà déclencher des angoisses existentielles. Ici aussi, cela peut aider d'observer le monde avec des yeux d'enfant, ceux-ci ayant un sens aigu de la justice : si l'on sait qu'une personne avec une voiture occupe trois fois plus d'espace public que les personnes non motorisées, il est très facile de situer l'injustice. De voir qui est lésé... et qui ne voit que le bout de son nez.

À propos de courte distance : une ville des courtes distances résoudrait de nombreux problèmes de circulation. Mais pour y arriver nous devrions être ouverts à la nouveauté – comme le sont les enfants (quand il ne s'agit pas de nourriture). Comme les enfants, nous devrions nous concentrer sur l'objectif et non sur les problèmes qui peuvent survenir en chemin.

Beaucoup de choses circulent dans le mauvais sens en matière de transports. L'ouverture d'esprit qui consiste à remettre en question quelques hypothèses et réalités de base ferait bouger bien des choses.

Je vous souhaite donc de lire ce bulletin avec des yeux d'enfants et avec le plaisir qui en découle. ■■■

Hanspeter Kunz, Co-président



Impressum actif-traffic est l'organe de publication de l'association homonyme

Édité à 700 exemplaires **Éditrice** actif-traffic, rue des Savoises, 15, Case Postale, 1211 Genève 8, IBAN CH84 0900 0000 8006 7097 2, Tel : 079 781 42 36, info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch **Newsletter** actif-traffic.ch/bulletin-dinformation **Rédaction** coordination d'actif-traffic **Traduction** Thibault Schneeberger, Nataniel Mendoza **Contributions** Daniel Costantino, Silas Hobi, Sarah Käser, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Tonja Zürcher **Photo page de titre** Keystone-SDA / Magali Girardin **Layout** typisch.ch **Relecture** Thibault Schneeberger et Nataniel Mendoza **Impression** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint papier recyclé **Prix d'abonnement** presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** mars 2023

Associer féminisme et mobilité d'avenir

Durant des décennies, le monde politique et les planificateurs ont transformé nos villes pour faire place à la voiture. Depuis lors, ces boîtes de tôle encombrant le chemin des gens. Les enfants, les personnes âgées ou à mobilité réduite et les personnes qui effectuent un travail de soin non rémunéré sont particulièrement touché-es. Il est grand temps que cela change !

Tonja Zürcher

Les choses bougent dans la société. La grève féministe de 2019 a réuni plus d'un demi-million de personnes et les manifestations pour le climat de la même année ont réuni des centaines de milliers de personnes. Malgré un thème à première vue très différent, ces deux mouvements ont beaucoup en commun : ils en ont assez d'un monde dans lequel les puissants vivent aux dépens de tous les autres. En effet, ni la société ni l'économie ne fonctionnent sans l'exploitation des ressources naturelles, la destruction du climat ou l'exploitation du travail domestique et des soins non rémunérés.

Dans l'espace public, ce rapport de force s'exprime par la domination de la voiture. Bien que la plupart des habitant-es des villes suisses ne possèdent pas de voiture, le trafic automobile occupe généralement plus de 60 % de l'espace public. En peu de temps, entre 1950 et 1970, les villes ont été transformées pour être « adaptées à la voiture ». Depuis, les enfants ne peuvent plus jouer dans la rue devant chez eux et le chemin de l'école est parsemé de dangers. Les person-

nes à mobilité réduite doivent parfois faire force détours pour traverser les rues aux rares abaissements de trottoir. Les phases de vert aux feux piétons sont généralement si courtes que la traversée de la route devient un stress pour les personnes âgées.

Outre les restrictions imposées aux personnes directement concernées, la ville adaptée à la voiture entraîne un surcroît de travail important pour les personnes qui s'occupent d'enfants, de personnes âgées ou à mobilité réduite ; parce qu'il faut par exemple accompagner les enfants jusqu'à l'aire de jeux ou que l'excursion avec les personnes âgées les conduit à parcourir de longues distances pour pouvoir trouver un endroit agréable. Ce sont majoritairement des femmes qui fournissent ce surcroît de travail, et elles le font presque toujours sans être rémunérées.

Quelle est la solution ? « La mobilité doit être sûre, abordable, accessible et respectueuse de l'environnement, indépendamment du sexe, du revenu ou de la couleur de peau », résume Janna Aljets dans le magazine *Luxemburg*, en citant les critères centraux d'une mobilité d'avenir féministe. En outre, les chemins et les espaces nécessaires au travail de « care » (éducation, soins, etc.) devraient être priorités. L'accent est donc mis sur les moyens de transport collectifs, les déplacements à pied et à vélo et la création d'espaces publics de rencontre agréables à vivre. Des attentes que le trafic automobile ne peut que mal combler.

Il ne s'agit donc pas seulement de multiplier les pistes cyclables, les arrêts de transports publics accessibles et les zones de rencontre végétalisées. Il s'agit de prendre de la place aux automobilistes et de redistribuer l'espace. Il s'agit d'en finir avec la priorité aux voitures qui s'est imposée au fil des décennies et de rejeter ce que de nombreux automobilistes considèrent comme un droit inaliénable : une place de stationnement subventionnée garantie devant leur porte et l'accessibilité de tous les lieux en voiture individuelle. Une ville juste et respectueuse du climat est une ville pauvre en voitures, qui place l'humain au centre.

Pour y parvenir, nous avons besoin de larges alliances et d'une convergence des luttes. La protection du climat, le féminisme et le tournant vers une mobilité d'avenir vont de pair. ■



Banderole du collectif de la grève féministe de Bâle lors de la grève du climat en avril 2019.

La planification des transports : un « domaine réservé aux hommes » ?

Dans les années 1990, une importante critique de l'urbanisme d'un point de vue féministe a vu le jour en Suisse. Elle s'oppose à une planification des transports « dominée par les hommes » et demande la prise en compte de modèles de mobilité alternatifs et des revendications des femmes.

Sarah Käser

Au début des années 1990, l'association « Planification, architecture et femmes » (P.A.F.) a été fondée à l'échelle nationale. La plupart des membres de l'association étaient issus de l'aménagement du territoire ou de l'urbanisme, des champs de l'architecture ou de la géographie. Elles aspiraient à « promouvoir l'égalité des droits pour les femmes dans tous les domaines et à tous les niveaux de l'architecture et de la planification ». Leurs revendications visaient l'égalité femmes-hommes sur le plan professionnel et de la planification. Outre l'organisation à l'échelle nationale, d'autres associations ou groupes se sont formés au niveau régional dans les années 1990 pour s'occuper d'architecture et de planification féministes. À Berne, il s'agissait par exemple du « groupe de travail des planificatrices et architectes bernoises » (ABAP), à Bâle du groupe « Freiräume für Frauen » (Espaces de liberté pour les femmes) et à Zurich du « Frauenlobby Städtebau » (Lobby des femmes pour l'urbanisme).

Des hommes en bonne santé et mobiles en âge de travailler

L'association « Planification, architecture et femmes » a rejoint la tendance générale de la critique féministe de l'urbanisme qui a émergé à partir des années 1980 aux États-Unis et en Europe. La P.A.F. qualifiait la planification des transports d'androcentrée, car elle s'orientait vers l'image de l'homme actif. En 1995, elle écrivait : « Comme dans de nombreux autres domaines de la vie,

on prend de plus en plus conscience que l'architecture et la planification sont majoritairement le fait d'hommes. Et ce, par des hommes en bonne santé, mobiles et en âge de travailler ! L'idée qu'il en résulte une insatisfaction des exigences d'environ deux tiers de la population se répand, surtout parmi les femmes. » Les militantes se voyaient confrontées à un environnement de planification dominé par les hommes et voulaient, en tant que planificatrices et architectes, représenter les besoins spécifiquement « féminins » dans la planification (des transports).

Des boucles de déplacements plus complexes

L'association a par exemple souligné que les femmes effectuent des trajets différents de ceux des hommes. Comme elles étaient plus souvent responsables de la garde des enfants et des courses, les femmes ne faisaient pas seulement la navette entre la maison et le bureau, mais aussi entre la maison et la crèche, puis faisaient des courses, rentraient à la maison et retournaient à la crèche. Les horaires des transports publics ne sont souvent pas conçus pour de tels schémas de mobilité et les femmes ont moins souvent accès à des voitures.

D'avantage de participation à la planification !

Outre ces critiques en matière de construction et de planification, la P.A.F. a également émis des critiques au niveau structurel. Dans la planification (des transports) et l'architecture, elle a demandé une plus grande représentation des femmes dans les bureaux et les organes politiques ainsi que dans la formation initiale et continue. Lutter contre la sous-représentation des femmes dans ces domaines professionnels était une préoccupation majeure de la P.A.F.

Conclusion

En Suisse, les membres de la P.A.F. ont été des pionnières avec leurs revendications. De nombreuses revendications de la P.A.F., comme la promotion de la mixité des fonctions (zones mixtes avec logements, commerces et offres de prise en charge), ont été intégrées dans la pratique générale de la planification. La question centrale reste toutefois de savoir pour qui une ville et son espace routier sont construits, raison pour laquelle ce numéro d'actif-traffic est également consacré à ce thème. ■

P.A.F. a décerné le label « FRAU AM BAU » à des entreprises offrant des conditions de travail exemplaires et respectueuses de l'égalité. L'architecte Beatrix Jeannotat dirigeait une telle entreprise labellisée.



Mobilité d'avenir pour toutes et tous

« Gender Planning » ou pourquoi un tournant dans la politique des transports qui tient compte du travail de « care » rendra nos villes plus vivables.

Tonja Zürcher

Dans les années 1990, une large critique féministe de l'urbanisme a vu le jour en Suisse, s'opposant à la planification des transports « dominée par les hommes » et demandant la prise en compte d'autres modèles de mobilité et d'autres revendications des femmes. Depuis lors, on sait que la ville adaptée à la voiture et, en partie, les horaires des transports publics sont unilatéralement orientés vers les personnes travaillant à plein temps et ne s'occupant pas des enfants. En revanche, les personnes qui s'occupent d'enfants et de personnes âgées, qui font des courses et qui aident leurs voisins, sont laissées pour compte. Aujourd'hui encore, les premiers sont majoritairement des hommes et les seconds majoritairement des femmes. Toutefois, ce n'est pas le sexe (biologique) qui est déterminant, mais le rôle et les tâches qu'une personne assume dans notre société.

Espaces verts et trottoirs

Un urbanisme égalitaire – également appelé « gender planning » – tient compte des différents groupes cibles au lieu de raisonner prioritairement en termes de circulation automobile et de trajets domicile-travail. Pour Eva Kail, urbaniste à Vienne et pionnière dans ce domaine depuis 30 ans, le « gender planning » signifie par exemple davantage d'accessibilité et d'espace sur les trottoirs, comme elle l'a expliqué l'année dernière dans une interview publiée dans le journal Die Zeit. Cela profiterait aux enfants, aux personnes âgées et à mobilité réduite et à toutes celles et ceux qui se déplacent avec une poussette. Les espaces verts et les parcs, les écoles et les crèches doivent être facilement accessibles à pied, à vélo et en transports publics.

Le « gender planning » ne se limite pas au genre. « La liberté de mouvement et le droit de tous les individus – femmes, hommes, filles, garçons, indépendamment de leur genre, de leur âge, de leur origine ou de leur handicap – à une mobilité autonome et respectueuse de l'environnement dans la vie quotidienne doivent être au cœur des décisions de planification », résume Beata Knoll, planificatrice viennoise en matière de paysage et de transports, dans la revue Col-lage.

La ville des courtes distances

Moins de circulation automobile signifie moins de dangers et d'obstacles, plus de place pour les rencontres, la détente et les jeux dans l'environnement direct autour de chez soi. L'aménagement de l'espace public dans les quartiers est décisif, en particulier pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite dont le rayon de déplacement est réduit – et donc aussi pour les personnes qui s'en occupent au quotidien. Plus les crèches, les écoles, les magasins et les établissements de santé sont proches, plus les besoins de prise en charge sont faibles et plus les enfants et les personnes âgées sont susceptibles de se déplacer de manière autonome. Une ville des courtes distances est donc également un objectif important du point de vue de la conciliation du travail, de la famille et du travail de soins. ■



Une Ferrari embellie lors de la manifestation pour la grève féministe 2022 à Zurich

Un espace public pour toutes et tous

Pour le lobby automobile, il est normal que la majeure partie de l'espace public soit réservée aux voitures.

C'est avec cette arrogance qu'actif-trafiC veut rompre.

Nos initiatives Climat urbain y contribuent largement.

Silas Hobi

Le creux de l'été est toujours une bonne occasion pour placer des futilités dans les médias. L'été dernier, les journaux de la ville de Zurich se sont intéressés à une prétendue « grande résistance » contre la véloroute à Höggi. Plus de 300 oppositions auraient été déposées. Cela représente pourtant à peine 0,3 % des 101 336 votes positifs lors de la votation populaire d'il y a deux ans : une infime minorité.

Des itinéraires cyclables sûrs au lieu de places de stationnement

Quand des places de stationnement sont supprimées au profit d'itinéraires cyclables sûrs, certaines personnes voient rouge. Pour eux, les places de stationnement sont une sorte de droit fondamental et leur suppression n'est pas négociable. Pour les conserver, ils sont probablement prêts à aller jusqu'au Tribunal fédéral. Pour eux, il va de soi qu'ils ont droit à davantage de place dans l'espace public que les personnes sans voiture. Ce phénomène a un nom : Il s'appelle « arrogance of space » : l'arrogance de l'espace.

Les automobilistes ont besoin de trois fois plus d'espace.

Ce phénomène est très répandu dans l'espace public. Une étude menée à Berlin a révélé que les personnes possédant une voiture occupent environ trois fois plus d'espace que les personnes sans voiture. Dans notre vie quotidienne, on

considère comme normal que les pendulaires des transports publics se serrent les uns contre les autres aux heures de pointe, alors que les automobilistes sont généralement seuls dans leurs boîtes de tôle. Conséquence : en l'absence d'aménagements sûrs, le trafic cycliste se reporte sur les trottoirs et il en résulte des conflits avec les piétons. Il n'y a souvent même pas de bandes cyclables dans certaines rues à 50 km/h parce que les voitures « doivent » s'y garer. Il est typique que les bus soient bloqués dans les embouteillages parce que des voies séparées ne sont pas aménagées. La liste pourrait s'allonger à l'infini.

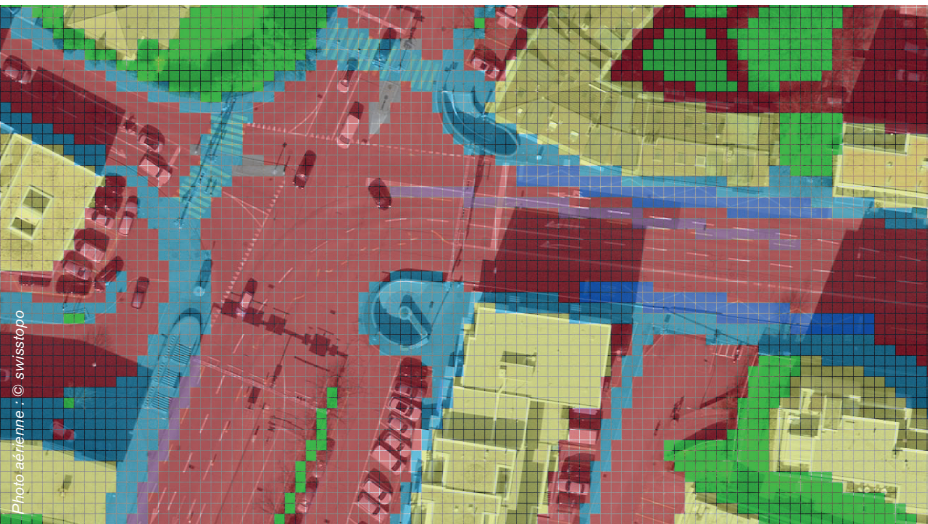
Loyers chers et places de parking bon marché ?

Ce qui est significatif dans le concept de « l'arrogance de l'espace », c'est que le lobby automobile se voit volontiers dans le rôle de la victime. Il insiste sur le fait que tous les modes de transport sont sur un pied d'égalité et occulte complètement le fait que le trafic automobile occupe une place démesurée. J'ai récemment lu ceci : « Nous avons des loyers chers pour les êtres humains, mais des places de parking bon marché pour les voitures. Nous inversons nos priorités. Nous tuons nos villes. » Il est d'autant plus choquant que l'opposition acharnée à toute suppression de voie ou de place de stationnement retarde la réalisation d'itinéraires cyclables pendant des années. Pour éviter le conflit avec les automobilistes, les autorités de planification renoncent trop souvent à des itinéraires cyclables sûrs et à des trottoirs suffisamment larges.

Les initiatives Climat urbain, une étape importante

Il est incompréhensible que les personnes possédant une voiture puissent occuper davantage de place dans l'espace public que les autres. Un nombre incomparablement plus élevé d'habitants profiteraient d'arbres au lieu de places de stationnement ou de transports publics prioritaires. Une majorité de la population demande depuis des années des itinéraires cyclables sûrs afin de réduire le nombre d'accidents. Avec les initiatives Climat Urbain, actif-trafiC veut donc corriger « l'arrogance de l'espace » et demande la transformation de la surface des rues en surfaces pour les transports publics, les piétons et les cyclistes ainsi qu'en espaces verts avec des arbres. C'est un pas important vers une répartition plus équitable de l'espace public dans nos villes. ■

- Voitures (46 %)
- Piétons (16 %)
- Vélos (1 %)
- Transports publics (2 %)
- Bâtiments (23 %)
- Espaces verts (11 %)
- Surface inutilisée (1 %)



Croisement de la Schwamendingenstrasse et Überlandstrasse à Zurich

Initiatives Climat Urbain : contreprojets à Genève et Bâle

À Genève, la majorité du Grand Conseil a rejeté l'initiative Climat Urbain et souhaite y opposer un contreprojet. En pleine urgence climatique, alors que chaque jour compte, le parlement repousse l'échéance de la votation d'une année supplémentaire pour très probablement vider l'initiative de sa substance. actif-traffic va faire tout son possible pour que le contreprojet soit le moins mauvais possible, et préparera avec détermination la campagne de votation pour remporter un OUI à l'initiative !

À Bâle-Ville, le contreprojet proposé par le Conseil d'État à Climat urbain est très décevant, puisqu'il réduit de moitié l'ambition en surface par rapport à l'initiative et abandonne le concept d'espaces « verts et arborés ». actif-traffic va s'engager pour que le Parlement améliore cette proposition insuffisante et se prépare à faire gagner l'initiative dans les urnes. ■■

Rassemblement Climat Urbain devant le Grand Conseil genevois – 22.09.22



1070 signatures pour la sécurité sur le chemin de l'école à Sécheron (Genève)

Après deux accidents en quelques mois devant l'école de Sécheron, des habitantes de ce quartier genevois ont lancé une pétition qu'actif-traffic a soutenu activement. Le texte demande la piétonnisation de deux tronçons de l'avenue Blanc, fréquentée par du trafic de transit, ainsi que la mise en zone de rencontre du reste du secteur. Genève doit enfin encourager l'autonomie des enfants et créer des « rues aux écoles » comme Paris et Londres ! ■■

Transformons l'autoroute A1a en boulevard urbain apaisé !

actif-traffic a soutenu activement les habitant-es de localités proches de Lausanne (VD) pour récolter plus de 2000 signatures en faveur de la transformation de l'autoroute A1a (axe Ecublens – Maladière Lausanne) en avenue structurante intégrée au tissu urbain. Ce tronçon autoroutier croupion débouche actuellement en cul-de-sac en pleine ville de Lausanne : une aberration qu'il faut absolument corriger. ■■

Plus d'infos sur ces actions : actif-traffic.ch

Des milliards pour le climat, pas des autoroutes !

actif-traffic a remis 20 000 signatures aux Chambres fédérales en soutien à la pétition contre l'extension des autoroutes, nuisible au climat, inutile et hostile à l'homme, et pour l'utilisation des milliards pour des infrastructures de mobilité d'avenir et la protection du climat. Symboliquement, des milliards ont été « déversés » sur la Place fédérale. ■■

Mobilisation contre une course de moto nuisible à Verbois (GE)

Les riverain-es de la route de Verbois à Russin (GE) vivent un enfer bruyant à cause de motards qui viennent s'entraîner toute l'année en vue de la course de côte de moto qui s'y tient chaque année en octobre. Cet endroit est aussi une réserve naturelle importante. En pleine urgence climatique et effondrement de la biodiversité, continuer à autoriser un tel événement qui encourage des comportements routiers nuisibles n'a plus de sens, c'est pourquoi actif-traffic a soutenu les habitant-es dans leur démarche et les a aidé à récolter plus de 500 signatures. ■■

« Végétalisation express » : faisons fleurir la ville-jardin à Genève !

actif-traffic s'est allié aux habitant-es des Pâquis, de la Jonction et des Eaux-Vives pour présenter 13 projets d'actions localisées de « végétalisation express » réalisables très rapidement en Ville de Genève. Faciles et rapides à réaliser, bon marché et potentiellement réversibles si besoin, ces projets auraient de nombreux effets bénéfiques directs et symboliques, pour montrer la direction dans laquelle nous souhaitons aller en ville, avec plus de nature et moins de voitures. ■■

Dossier complet disponible sur actif-traffic.ch/vegetxpress-cp

Le lobby du pétrole contre la protection du climat.

La nouvelle loi sur la protection du climat est à peine sous toit que l'UDC, bras armé des lobbies de l'automobile et du pétrole, a annoncé son intention de lancer un référendum. Le parti veut empêcher que le zéro net 2050 soit rendu obligatoire et que les propriétaires et les entreprises soient soutenus dans leur transition vers les énergies renouvelables. Certes, la loi omet de prendre des mesures concrètes pour le trafic routier et aérien. Il est néanmoins décisif de gagner cette nouvelle votation populaire et d'aller enfin de l'avant dans la protection du climat. [Plus d'infos sur ces actions : actif-traffic.ch/loi climat](https://www.aktif-traffic.ch/loi climat)



Photo : Gertrud Vögler, Sozialarchiv

En 1988 déjà, on protestait de manière créative pour l'utilisation de l'espace routier comme espace de vie.

Le calvaire des piétons en ville

À quoi ressemble le quotidien des piétons à Genève ? Est-il possible de devoir attendre presque 7 minutes au feu rouge ?

Les réponses, peu glorieuses, sont dans notre dernière vidéo: [aktif-traffic.ch/calvaire-pietons](https://www.aktif-traffic.ch/calvaire-pietons)