

ROSA LUXEMBURG STIFTUNG
BUREAU DE BRUXELLES

JANNA ALJETS

OCCUPONS L'ESPACE!

LA MOBILITÉ POUR TOU·TE·S AU LIEU DE L'AUTO-
CENTRISME ET DE LA MASCULINITÉ HÉGÉMONIQUE

UN ESSAI POLÉMIQUE

FR

JANNA ALJETS

Au sein du mouvement pour la justice climatique, Janna Aljets s'engage activement contre le charbon, les voitures et le patriarcat. Au bureau de la Rosa-Luxemburg-Stiftung à Bruxelles, elle a instauré la thématique de la Transformation de l'industrie automobile et de la transition dans les transports.

Elle adresse ses remerciements à Timo Daum, Isabell Eberlein, Lara Eckstein, Denise Kramer, Tadzio Müller, Anna Nygard, Ada Regelmann, Alexandra Spaeth et Pilar Vega Vindado, ainsi qu'à l'équipe de la rédaction du magazine LuXemburg de la Rosa-Luxemburg-Stiftung pour leurs commentaires, idées et inspirations utiles et pour leur critique solidaire.

ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG

La Rosa-Luxemburg-Stiftung est une organisation de gauche à but non lucratif proche du parti allemand «Die Linke» (Parti de gauche) et dont le champ d'action est international. Créée en 1990, la fondation consacre son travail à l'analyse des évolutions et des processus sociaux et politiques à l'oeuvre dans le monde entier. Notre travail s'inscrit dans le contexte de la crise multiple et croissante du système politique et économique actuel.

En coopération avec d'autres organisations progressistes de par le monde, notre action porte sur la participation démocratique et sociale, le renforcement des capacités des groupes défavorisés, et les alternatives pour le développement économique et social. Nos activités internationales ont pour but de favoriser l'éducation citoyenne à l'aide d'analyses universitaires, de programmes publics et de projets menés en collaboration avec nos institutions partenaires.

Notre action a pour but de contribuer à un système mondial plus juste fondé sur la solidarité internationale.

www.rosalux.eu

Regard féministe et intersectionnel sur les transports et la mobilité	4
La voiture, expression ultime de la masculinité hégémonique	7
Voitures et transports entre les mains de « vrais hommes »	11
Masculinité hégémonique dans le secteur des transports	17
Empowerment sur la route: des pionnier·ère·s féministes	23
La mobilité féministe, intersectionnelle et équitable	31
Glossaire réunissant quelques notions clés	38
Bibliographie	43



**REGARD FÉMINISTE
ET INTERSECTIONNEL
SUR LES TRANSPORTS
ET LA MOBILITÉ**



La capacité de se rendre de A à B est l'une des conditions requises pour pouvoir prendre part à la vie sociale. Au sein de la société, ces conditions sont cependant très inégalement réparties puisqu'elles dépendent, entre autres, du lieu de résidence, des possibilités financières et physiques, ainsi que du **genre**¹, de la classe sociale et de l'origine ethnique. L'infrastructure et la planification des **transports** négociées à l'échelon politique y jouent un rôle tout aussi important. Ces clivages dans l'accès à la mobilité et aux services qui y sont associés sont plus manifestes encore en cette période de pandémie mondiale où les personnes ne pouvant provisoirement se déplacer qu'aux alentours de leur domicile sont en nombre croissant. Nos villes ne sont pas faites pour tout le monde.

Les canyons urbains, les trottoirs et les pistes cyclables, les stations de bus et de métro ainsi que les parcs et les terrains de jeu, font partie de tout paysage urbain et semblent être faits pour les habitant-e-s. L'accessibilité et la disponibilité nous paraissent être des catégories universelles: un ascenseur peut être utilisé par tou-te-s, au même titre que le périphérique à quatre voies, et mettent tous deux de la **mobilité** à la disposition de tou-te-s. Mais est-ce bien le cas?

Malgré toutes leurs différences, les villes du monde entier et leurs systèmes de **transport** se ressemblent fortement sur un aspect: le regard masculin*, les relations patriarcales et le mode de production et de vie fordiste. Ces structures du pouvoir et infrastructures sclérosées ne privilégient que quelques-un-e-s, reniant ainsi les besoins (de mobilité) de beaucoup.

Le présent essai polémique analyse, d'un point de vue **féministe et intersectionnel**, la ville actuelle façonnée sur un modèle capitaliste, ses **transports** et la **mobilité** ou l'immobilité respective de ses habitant-e-s. Il se concentre sur la thèse selon laquelle l'**autocentrisme** (c'est-à-dire la focalisation sur l'automobile et la priorisation de celle-ci), notamment, néglige systématiquement les besoins en **mobilité** des femmes*, des **Noir-e-s** et des classes à faibles revenus au profit d'un modèle de **genre** et de vie dépassé. En d'autres termes: les villes d'aujourd'hui et la planification de leurs moyens de **transport** reflètent et reproduisent des modes de production, de consommation et de pensée patriarcaux, racistes et classistes. Cela culmine dans la domination de la voiture sur tous les autres moyens de **transport**, et donc dans une consolidation de

1 Les notions clés en caractères gras sont expliquées plus avant dans le glossaire.

structures du pouvoir et d'infrastructures discriminatoires. Ces processus de discrimination structurelle, ainsi que des villes de moins en moins agréables à vivre et une progression de la crise climatique, exigent dès lors une analyse **intersectionnelle** pour permettre la **mobilité** pour tou-te-s et, dans le même temps, faire reculer l'**autocentrisme**.

Ainsi, l'auteure retrace cette construction sociétale autour de la voiture telle qu'elle se présente dans nos villes et nos systèmes de **transport**. Dans le même temps, elle attire l'attention sur des approches alternatives: bien que l'analyse parte d'un point de vue **féministe** sur les questions de **genre**, elle intègre également d'autres formes de discrimination puisque, au sein du tissu social, celles-ci ne sont pas indépendantes les unes des autres. Une planification **intersectionnelle** et durable de l'urbanisme et des **transports** vise tout autant le patriarcat, le racisme et le classisme que le mode de production capitaliste. Cette perspective sur la ville et les **transports** permet l'accès à une **mobilité** équitable pour tou-te-s, plus de calme et de place, des espaces de rencontre, et surtout un environnement plus sûr et respectueux du climat pour tou-te-s. Dès lors, une **mobilité** équitable représente aussi une contribution essentielle à la justice sociale et écologique.





**LA VOITURE,
EXPRESSION ULTIME
DE LA MASCULINITÉ
HÉGÉMONIQUE**

«Vous n'êtes pas né-e-s automobilistes, vous le devenez.»

Anna Nygard, Planka.nu

Il est indéniable que notre système de **transport** actuel est construit autour de la voiture et sur la base de la voiture comme moyen de **transport** central et primordial. Cet **autocentrisme** va cependant bien au-delà de l'orientation purement infrastructurelle des zones urbaines et rurales en faveur de la voiture, et bien au-delà de la position centrale qu'occupe l'ensemble du secteur dans l'économie. Cette orientation en faveur de la voiture et sa position privilégiée au sein de notre système de **transport** tout entier est aussi une question de **genre** et donc sujette à une forte construction sociale. Pratiquement aucun autre produit de consommation et d'usage courant n'est aussi profondément chargé en émotions que la voiture, présentée avec succès par l'industrie de la publicité automobile comme le symbole de la liberté et de l'indépendance, mais aussi de la puissance, de la domination, de la force et de la technique. Tous ces termes et concepts sont également utilisés dans le même sens pour construire et cultiver la masculinité*.

Jusqu'à aujourd'hui, l'image typique de l'homme* au volant et de la femme* passagère ne reste pas sans conséquence, au même titre que l'assertion selon laquelle bricoler et briquer la voiture seraient des activités réservées aux fiers papas et aux «vrais hommes*». Après tout, ce sont eux qui sont doués pour la technique et le progrès, à en croire une idée patriarcale ancestrale mais toujours répandue. Ou bien, comme le formule Dan Albert: «Passer le permis de conduire faisait des adolescents des citoyens ; réparer des voitures faisait des garçons des hommes» (Albert 2019).

Margarete Stokowski a brillamment analysé la corrélation entre le débat hystérique sur les limitations de vitesse en Allemagne et la masculinité* blessée:

«Dès qu'il s'agit de restreindre des activités supposées particulièrement masculines, que ce soit manger de la viande, allumer des pétards ou rouler vite, à chaque fois, des cohortes de politiciens ou de journalistes se tiennent prêtes pour expliquer que des motifs parfaitement déraisonnables et ennemis du plaisir ont pour but d'émasculer une liberté humaine donnée de Dieu» (Stokowski 2019).

On pourrait presque en rire si ce n'était aussi triste. Pourtant, cette analyse concorde avec le personnage du mec ou du macho, bien connu des secteurs de l'automobile et du journalisme: Elon Musk, Martin Winterkorn, Ulf Poschardt et d'autres cultivent ce stéréotype de la masculinité* imbibée de testostérone. «Les voitures font l'objet d'une publicité employant des thèmes sexistes ; leur design contribue à renforcer les stéréotypes de **genre** ; elles favorisent le développement d'une **masculinité hégémonique** enracinée dans des caractéristiques telles que l'agressivité, la violence et la technologie ; et à une époque où la force physique perd de son importance du fait d'un monde du travail en mutation, elles contribuent à reconstruire la masculinité* autour des questions de compétence technique» (Brand / Wissen 2017: 140).

Concrètement, la **masculinité hégémonique** signifie que les moteurs doivent être bruyants et sales ou, dans leur version électrique, qu'ils doivent avoir suffisamment de chevaux sous le capot. Par ailleurs, les voitures sont de plus en plus souvent construites comme des chars d'assaut miniatures qui dominent les rues de la ville – et qui doivent impressionner à tout prix, comme le confirme la perception satirique que l'on en a de temps à autre: «Poser: comportement de conducteurs masculins hétérosexuels censé impressionner le **sexe féminin***. Cette pratique s'exerce de préférence en déboulant à plein pot, stupidement et dans un vrombissement de moteur, devant le plus grand nombre possible de quidams que cela rebute. D'après les psychologues, ce type de comportement servirait aux usagers de la route torturés par la testostérone à compenser des déficits physiques qui se mesurent en centimètres» (Müllender 2020: 25). Même si cette définition humoristique peut paraître facile, il est cependant indéniable que, dans toutes les cultures, poser et frimer avec des voitures sont des pratiques utilisées pour établir et pérenniser la domination et la **masculinité hégémoniques**.

Les voitures occupent l'espace et sont sans concession, n'acceptant à leur côté que d'autres petits chars d'assaut, tout au plus. Les vélos et les piéton-ne-s doivent presque s'excuser de devoir se faufiler pour passer, routes et parkings étant conçus pour les voitures – exclusivement pour les voitures. La tendance aux SUV, très lucrative pour les constructeurs automobiles, pousse la suprématie spatiale de la voiture à l'extrême. D'une certaine

manière, cela fait penser au « manspreading » (lorsque les hommes* s'assoient les jambes écartées dans l'espace public) et au « mansplaining » (explications condescendantes données par un homme* qui croit, à tort, mieux connaître le sujet de la conversation que son interlocutrice). La voiture permet d'occuper l'espace sans se soucier de la casse, de nos semblables, des personnes plus faibles ou désavantagées, ou de l'environnement. Là, le droit du plus fort est vécu sans concession, prôné et largement accepté par la société. Ou bien, comme le dit sans aucune ironie la publicité pour la voiture de sport Ford Mustang: «Denken Sie einmal nicht an Ihre Kinder» (littéralement: «Pour une fois, ne pensez pas à vos enfants») (Roß 2018) – seuls comptent votre ego, vos souhaits et vos désirs de domination.

Cette exacerbation attire l'attention sur les retombées catastrophiques de l'**autocentrisme** sur l'environnement et le climat. D'une certaine manière, la tendance aux SUV et la priorisation accordée à la voiture dans nos systèmes de **transport** reflètent le « mode de vie impérial » (Brand / Wissen 2017) avec lequel des ressources sont surexploitées pour notre style de vie et notre mobilité aux dépens des personnes du **Sud global** ou des générations à venir.

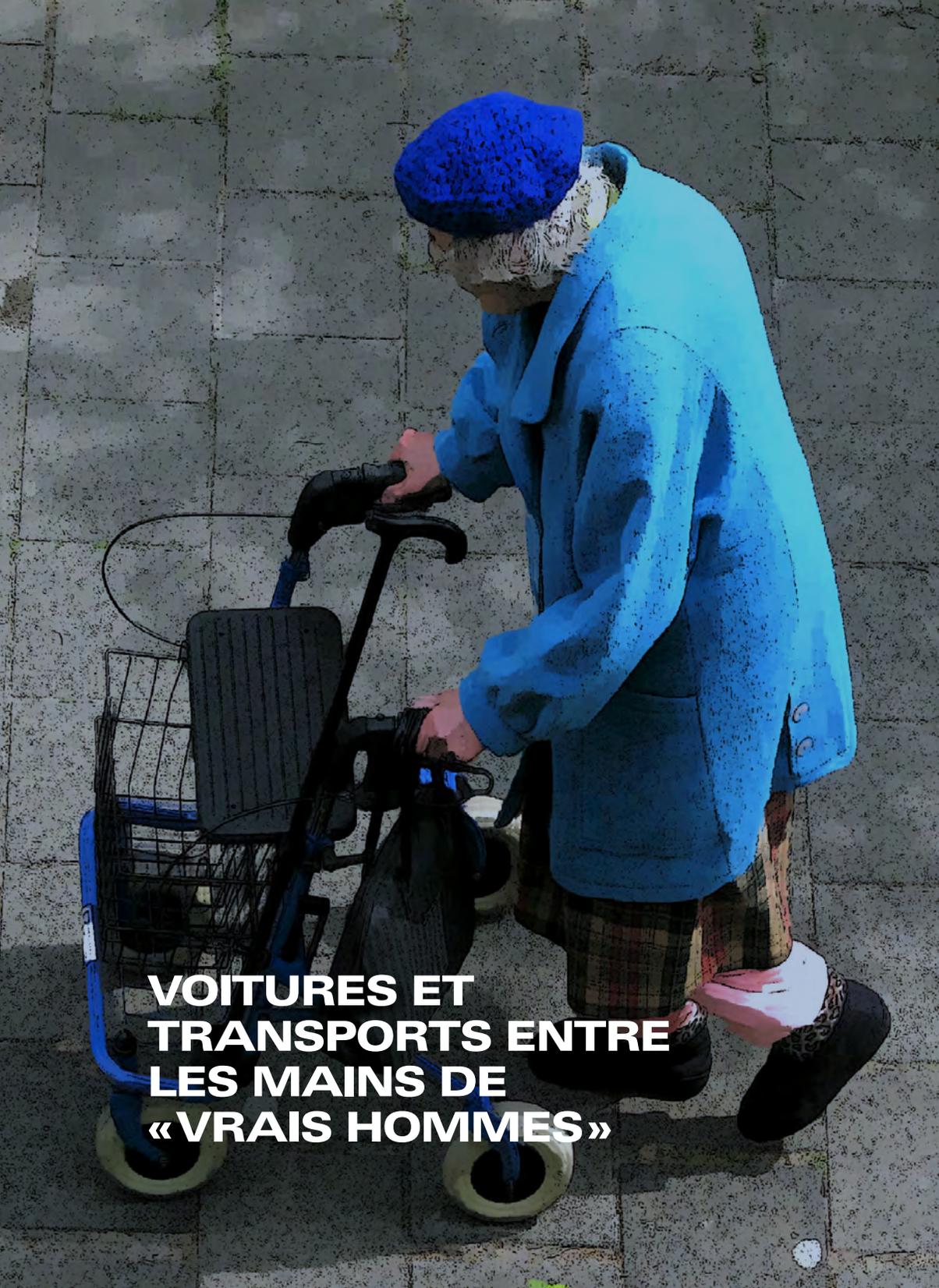
Au premier abord, il peut paraître contradictoire que toujours plus de femmes* et quelques groupes de **personnes de couleur** conduisent aussi des voitures, et que ces personnes ne soient pas épargnées par la tendance à des voitures toujours plus grandes et polluantes. En substance, l'argument n'en est pas réfuté pour autant: en effet, les démonstrations de **masculinité hégémonique** visent en définitive à exercer pouvoir et domination au détriment des autres et n'ont rien à voir avec le **sexe** biologique ni l'origine. Qui plus est, dans la logique de valorisation capitaliste, les voitures confèrent aussi des libertés aux femmes*. L'indépendance symbolique, associée aux efforts nécessaires pour gravir l'échelle sociale, surpasse là encore les limites de **genre**. En d'autres termes: il s'agit d'un besoin généralisé de se distinguer des échelons inférieurs, de faire la démonstration de sa propre position sociale privilégiée. Dès lors, conduire est et a toujours été une activité profondément classiste. « Le SUV est un moyen de se prémunir contre un monde abscons et souvent vécu comme une menace. [...] Par conséquent, conduire un SUV serait une stratégie individuelle [...] – une stratégie qui, dans le même temps, renforce le phénomène même auquel elle s'adapte. En définitive, on pourrait la considérer comme une

scène secondaire de la lutte des classes: le SUV donne à son/sa propriétaire une position inattaquable et devient ainsi, pour la classe moyenne, un moyen de traiter ses craintes latentes de régression sociale» (Brand / Wissen 2017: 128f.).

Cette appropriation d'un comportement **toxique** à des fins de démarcation sociale est aussi connue dans d'autres domaines de la société (Dämon 2018, Gersemann / Kaiser / Michler 2016).

Cette tendance catastrophique qui fait monter en flèche les statistiques sur les accidents et la pollution environnementale tout autant que les profits des groupes automobiles, entraîne également une sorte de course aux armements. Les SUV modifient fondamentalement le besoin de sécurité de l'ensemble des usager·ère·s de la route. Plus il y a de grands chars d'assaut de deux tonnes à circuler sur les routes, plus l'insécurité ressentie par tou·te·s les autres est grande. Conduire une voiture de taille normale n'étant plus perçu comme sûr face au nombre croissant de SUV sur les routes, force est de passer à une voiture plus grande pour un maximum de sécurité, ce qui, là encore, accentue l'insécurité de tou·te·s les autres usager·ère·s. La **masculinité hégémonique** et l'**autocentrisme** perpétuent ainsi une sorte de cercle vicieux qui conditionne une course aux armements et aux équipements, aux dépens de l'environnement ainsi que de la liberté et de la sécurité de tou·te·s. L'augmentation des immatriculations de SUV vient confirmer cette observation (Greenpeace 2019). La théorie critique et **féministe** connaît déjà des phénomènes similaires dans de nombreux autres domaines sociétaux dominés par une **masculinité* toxique** – donc pratiquement dans l'ensemble de la société. Pourtant, la plupart souhaitent être moins dépendant·e·s de leur voiture –² la voiture, tout comme les rôles de **genre** traditionnels, est donc en passe de devenir un fardeau plutôt qu'une contribution à la liberté et à l'indépendance pour tou·te·s.

2 Office fédéral allemand de l'environnement 2017: «La plupart des Allemands ne veulent plus être aussi tributaires de la voiture.» Pourtant, la crise du coronavirus pourrait entraîner un renversement de ce point de vue en raison d'un besoin de sécurité et de distanciation accru qui fait que les gens reviennent quand même à la voiture comme moyen de transport principal. En ce sens, la crise de Covid-19 représente un grand danger pour la société.

An elderly woman with white hair, wearing a bright blue beret and a matching blue coat, is pushing a blue walker with a black basket. She is walking on a paved street. The walker has a black seat and a black bag hanging from it. The text is overlaid on the bottom left of the image.

**VOITURES ET
TRANSPORTS ENTRE
LES MAINS DE
«VRAIS HOMMES»**

« [L]e postulat selon lequel les petits trajets à pied sont sans intérêt pour la politique d'infrastructure revient presque à postuler que les femmes sont sans intérêt pour la politique d'infrastructure. »³

Caroline Criado-Perez

Pour autant, ce ne sont pas seulement l'obsession technique et chargée d'émotions vouée à la voiture, ni la priorisation de celle-ci qui font de la mobilité et des **transports** une branche sous domination masculine*. Il est clair que cette dernière touche malheureusement encore beaucoup trop de domaines de la société. Mais le secteur des **transports** semble être un bastion de la **masculinité*** où les hommes* *blancs* peuvent encore vraiment rester entre eux (à l'exception des voyages en première dans les avions et les trains), un secteur où les femmes* et les **Noir·e·s** sont à peine visibles, quelles que soient leurs perspectives et leurs préoccupations. Car, là encore, le **genre** et l'origine déterminent et perpétuent les différences de classe.

L'écart de **genre** se manifeste en premier lieu dans l'une des branches industrielles les plus puissantes (Aljets 2019): dans l'industrie automobile, les femmes* sont estimées à tout juste 14 pour cent de la main-d'œuvre, ce qui est bien en deçà de la moyenne des autres secteurs industriels. Qui plus est, la part de femmes* diminue à mesure que le niveau de rémunération et/ou la qualification montent, et il est presque vain de les chercher dans les comités de direction. Il en va de même pour les **personnes noires** ou issues de la migration qui, depuis la génération des travailleur·euse·s immigré·e·s, notamment, ne se voient souvent attribuer que les positions les moins bien rémunérées ; peu sont celles et ceux qui bénéficient d'un avancement.

De surcroît, la proportion de femmes* par rapport à l'effectif total diffère d'une branche économique à l'autre: chez les constructeurs automobiles, la part de femmes* s'élevait à 12 pour cent seulement en 2008, alors que dans la sous-traitance, elle était comprise entre 12,2 (fabrication de carrosseries et remorques) et 18 pour cent (fabrication d'équipements automobiles) de la main-d'œuvre (IG Metall 2010). Des catégories de salaires pour femmes* – ou des catégories de salaires réduits qui prévoyaient une rémunération

3 Criado-Perez 2020, 58.

spécifique (c'est-à-dire moins bonne) pour les collègues femmes* – ont existé jusque dans les années 1980 (DGB 2013).

S'il n'y a presque que des hommes* à construire des voitures, alors ils les construiront avant tout pour les hommes*. Le «gender crash gap» (c'est-à-dire l'inégalité entre les sexes face aux accidents) montre que les femmes* ont une probabilité plus importante d'être blessées grièvement en cas d'accident du fait que leur posture assise et leur constitution diffèrent de celles des hommes*. Les crash tests obligatoires pour les véhicules neufs sont encore réalisés avec des mannequins répliquant uniquement des corps masculins* (Dron 2019, Criado-Perez 2020: 253f.). Là encore, l'aspect central de la sécurité unilatérale est clair: le patriarcat n'autorise que la sécurité de quelques-uns (des passagers) et engendre de l'insécurité pour les autres.

D'ailleurs, ce n'est pas un hasard si la **masculinité*** toxique d'un comportement dangereux sur la route se reflète aussi dans les statistiques des accidents: ainsi, les hommes* sont nettement plus souvent responsables d'accidents graves ou mortels, et les délits soi-disant «mineurs» comme l'alcool au volant, les excès de vitesse ou le stationnement interdit, sont en majorité le fait des hommes* (Office fédéral allemand de la statistique 2018, Runter vom Gas 2018, Kayser-Bril 2018). Par conséquent, les primes d'assurance étaient moins chères pour les femmes*, du moins jusqu'en 2013, année où la Cour de justice de l'Union européenne a jugé dans un arrêt qu'il s'agissait d'une discrimination induite (Sommer 2012).

Bien entendu, la domination des hommes* *blancs*⁴ est également plus ou moins visible dans d'autres domaines de la société. Ainsi, il est frappant de voir qu'au ministère des **transports** allemand qui, depuis sa création, n'a pas eu une seule femme* à sa tête, les postes élevés sont détenus par des hommes* *blancs* (BMVI 2020). Cette exclusivité masculine* se retrouve dans d'autres secteurs. À titre d'exemples, dans les communes et les administrations, la planification urbaine et des **transports** est réalisée par des hommes* ; les chaires universitaires dans le secteur des **transports** sont occupées par des hommes* ; et même dans les partis politiques, on ne trouve que peu de femmes* qui s'expriment.

4 La technologie des voitures à conduite autonome a manifestement des difficultés à identifier comme piéton·ne·s des personnes à la couleur de peau sombre, ce qui peut avoir des conséquences fatales. Voir également Alex Hern 2019.

ment sur le sujet. Ces soi-disant experts des **transports** sont presque toujours des hommes* : lors de conférences spécialisées, les quelques femmes* présentes se font subrepticement un petit signe de la tête, en connaissance de cause et pour s'encourager, et il n'est donc pas étonnant que les **transports** semblent encore être une chasse gardée, réservée aux seuls hommes* (et que seuls les garçons aient le droit de jouer avec des voitures).

Dans ce contexte, il est frappant de constater que les femmes* ont, dans l'ensemble, non seulement un comportement plus respectueux du climat (Räty / Carlsson Kanyama 2010), mais aussi qu'elles se déplacent le plus souvent de manière écoresponsable (à pied, à vélo et avec les **transports** en commun), et qu'il y a jusqu'à aujourd'hui plus d'hommes* à utiliser leur propre voiture (VCD 2009, Office fédéral allemand de l'environnement 2019, Alber 2015).

On pourrait ici presque parler d'une institutionnalisation de la perspective narcissique de l'automobiliste (souvent masculin*) telle que décrite par Tomas Vašek : « Il s'agit du regard du conducteur, de sa vision du monde : la « perspective du conducteur ». Le regard de l'automobiliste est en premier lieu tourné vers l'avant, sur la route. Tout ce à quoi il est confronté en conduisant est perçu comme un obstacle potentiel. La perspective du conducteur est une perspective rétrécie, une vision tubulaire fixée sur la conduite elle-même pour avancer aussi rapidement et facilement que possible. [...] Il s'agit également d'un style de vie allemand, d'une culture presque totale de la voiture qui imprègne ce pays jusque dans les moindres recoins. La voiture est profondément enracinée dans nos têtes, elle détermine nos vies » (Vašek 2019). On doit cependant parler ici d'une confirmation mutuelle : l'émotionnalisation et la priorisation patriarcales de la voiture conditionnent et renforcent l'institutionnalisation et la position de force de la voiture, tandis que ces structures renforcent à leur tour le sentiment de supériorité et d'implacabilité émotionnelles - l'un ne peut s'expliquer sans l'autre.

Pour décrire la signification émotionnelle de la voiture dans les sociétés modernes, Peter Sloterdijk, philosophe et critique vis-à-vis de l'automobile, a même créé l'image suivante : « Toutes les théories qui caractérisent la voiture comme moyen de **transport** oublient tout une dimension : la voiture induit à la fois l'ivresse et la régression. Elle est un *utérus sur roues* qui se distingue avantageusement de son modèle biologique en ce qu'elle est associée à un

déplacement indépendant et à des sentiments d'autonomie» (Sloterdijk 1995, mise en gras par l'auteure).

La voiture n'est donc pas seulement dans nos têtes, mais aussi viscéralement ancrée en nous, comme le montre le rapport presque érotique ou affectif des gens à leur propre voiture. Pourtant, la voiture se distingue également du modèle biologique évoqué plus haut – l'utérus – en ce que ce dernier ne présente aucun danger, tandis que la voiture fait bel et bien partie des produits les plus mortels de l'industrie de masse. Tout autre produit aussi mortel aurait certainement été retiré du marché depuis des lustres. Rien que l'idée de comparer une voiture à un utérus sécurisé ressemble à un réflexe patriarcal et – soit dit en passant – laisse inopinément entrevoir les lacunes patriarcales en matière d'organes reproducteurs féminins.





**MASCULINITÉ
HÉGÉMONIQUE DANS
LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

«Si vous voulez savoir si un environnement urbain appuie la pratique du vélo, oubliez tous les «indices de cyclabilité» détaillés – il vous suffit de mesurer la proportion de cyclistes qui sont des femmes.»⁵

Jan Garrard, Scientific American 2009

Bien entendu, avoir un plus grand nombre de femmes*, de **Noir-e-s** et de **personnes présentant un handicap physique** dans des positions de pouvoir et de prise de décision ne garantit pas forcément une planification **intersectionnelle** de l'urbanisme et des **transports**. Mais des comités, des groupes d'experts et des organes décisionnels presque exclusivement *blancs* et masculins* ne permettent effectivement qu'une planification des **transports** très limitée. Ainsi, ce sont les besoins de **transport** et de **mobilité** d'hommes* travaillant à temps plein qui dominent la planification des **transports** depuis des décennies (Criado-Perez 2020: 56f.). L'urbanisme court ainsi le risque d'être le reflet de l'ordre économique et sociétal fordiste capitaliste dans lequel un unique salarié (masculin*) employé dans l'industrie est économiquement responsable de la famille nucléaire. Le mode de production capitaliste a renforcé cette séparation artificielle entre travail domestique reproductif et travail extradomestique productif. Bien que ce dernier soit inconcevable sans le premier et que les services à la personne non rémunérés soient le fondement et la condition préalable à d'autres activités économiques, le travail productif rémunéré se voit accorder une valeur nettement plus élevée au sein de ce système économique – valeur exprimée par une reconnaissance matérielle et idéologique variée qui s'aligne en outre fortement sur les **rôles de genre** traditionnels. Cette séparation artificielle génère, renforce et reproduit constamment, autour des produits de masse, des **images de genre** et des habitudes de consommation obsolettes – comme c'est le cas dans la planification des villes et des **transports**. Mais dans les faits, la société a dépassé depuis longtemps cette vision de la vie urbaine, accueillant de nombreuses autres formes d'activité professionnelle et de famille, et, bien entendu, des **rôles de genre** divergents. Vue sous cet angle, la planification urbaine et des **transports** actuelle n'est absolument plus en mesure de refléter les nouvelles réalités sociales.

Les **tracés des routes** de nombreuses villes sont un excellent exemple de la vision érigée de l'ordre économique et urbain patriarcal. Ils s'appuient sur les longs trajets (du domicile au lieu de travail rémunéré et retour) effectués une fois par jour par le soutien de famille (le plus souvent masculin*), de préférence dans une voiture privée avec moteur à combustion, et empruntant l'autoroute urbaine qui traverse sans pitié les zones résidentielles et commerciales. C'est à cela qu'il ressemble, le modèle idéalisé de la famille et de la **mobilité** des années 1950 selon lequel les villes devaient répondre aux préceptes de la «ville adaptée aux voitures» et de la «libre circulation pour des citoyens libres». Désormais, les routes traversent donc la ville, longeant la vie et les habitations, pour mener au travail et au supposé centre de l'économie productive. Les trajets pour se rendre au travail sont érigés en norme et considérés comme une «**mobilité forcée**» (Commission européenne 2014). Comme si les autres trajets se conformaient à des obligations moindres...

Les tâches qui sont encore le plus souvent exécutées par des femmes*, et donc considérées comme «féminines*», et les trajets qu'elles induisent, sont moins linéaires et encore moins planifiables. Pour autant, elles ne se caractérisent pas par des «obligations» moindres. Les **services à la personne** (s'occuper des enfants et des personnes âgées, faire les courses, conduire et récupérer tout ce petit monde, etc.) nécessitent de faire beaucoup plus de trajets par jour, trajets qui sont souvent nettement plus complexes et qui, dans l'idéal, se font dans le voisinage immédiat (ce qui implique de disposer d'écoles, de crèches, de cabinets médicaux, de supermarchés, etc. à proximité du logement). La voiture n'est alors pas forcément le moyen de **transport** le plus indiqué (si toutefois il y en a une à disposition) (Sánchez de Madariaga 2018). Les travailleur·euse·s à la personne sont donc beaucoup plus tributaires de voies piétonnes et de pistes cyclables courtes et sûres ainsi que de **transports** en commun bien développés – d'autant plus depuis le début de la pandémie de coronavirus. Pourtant, les besoins de ce que l'on appelle la «mobility of care» sont occultés du fait du regard purement *blanc* et masculin* porté sur la planification de l'urbanisme et des **transports**, avec, pour conséquence, un développement comparativement mauvais de l'infrastructure requise. Priorité est alors donnée aux routes rapides et non aux circuits de proximité.

Enfin, les travailleur·euse·s à la personne ont des besoins tout autres en matière de **transports** et d'**accessibilité**. Ainsi, les parents se déplacent souvent avec des poussettes et de sacs de courses, ce qui nécessite des trottoirs plus larges avec des bordures abaissées et des **transports** en commun faciles d'accès. Cela concerne aussi, et avant tout, les enfants, les personnes âgées et les personnes présentant un handicap physique, pour qui de simples marches, des bordures de trottoir ou l'absence d'un plancher surbaissé représentent un sérieux obstacle dont il faudrait tenir compte dans le cadre d'un aménagement bien pensé des villes et de l'espace public. L'accessibilité universelle est ici un aspect fondamental! Dans l'ensemble, les travailleur·euse·s à la personne ont donc des besoins en termes d'infrastructure de proximité qui découlent avant tout de leurs rôles, tâches et exigences variés (Murray 2018).

Outre la sécurité des **transports**, la **sécurité physique** de certains groupes de personnes dans l'espace public est elle aussi facilement occultée par la planification patriarcale de la ville et des **transports**. Les **FLINT*** et les **Noir·e·s** sont nettement plus vulnérables en public du fait que leurs corps sont pratiquement exposés en permanence au harcèlement sexuel ainsi qu'à la discrimination et aux menaces racistes. Dès lors, l'espace public est toujours un danger potentiel du fait que leurs corps sont (sexuellement) objectivés et/ou racialisés. Ces dangers doivent eux aussi être pris en compte dans la planification des trajets et le choix du moyen de **transport**. Ainsi, dans certaines villes et à certaines heures, le vélo est considéré comme une stratégie de défense sûre contre le «cat calling» (ou harcèlement de rue, harcèlement sexuel verbal), tandis qu'ailleurs, les cyclistes femmes* sont nettement plus exposées au «Road Rage» (comportement agressif sur la route) et à des insultes sexistes (Change.org 2018). Selon les circonstances, les **transports** publics peuvent alors être plus sûrs ou particulièrement peu sûrs – la sécurité est donc très subjective et contextuelle (voir les exemples ci-dessous). Dans certains secteurs, le taxi privé, coûteux, est le seul moyen de **transport** vraiment sûr contre les atteintes physiques ou discriminatoires. Les hommes* *blancs* et les automobilistes de tout **genre** n'ont pratiquement jamais besoin de se poser ces questions.

L'infrastructure peut apporter une contribution importante au renforcement de la sécurité dans l'espace public. Les tunnels longs et sombres par exemple, ou les wagons de métro petits et anonymes, ou encore les stations de bus mal

éclairées sont, pour bon nombre de personnes, des lieux anxiogènes, surtout la nuit où de nombreuses agressions ont lieu. Une réponse progressiste à ce problème ne doit pas résider dans la vidéosurveillance permanente, mais bien dans un réaménagement de l'espace public en vue de le rendre plus sûr. Là encore, il faut tenir compte du fait que différents groupes de personnes peuvent avoir des besoins très différents en matière de sécurité – les solutions doivent être développées avec eux et non dans leur dos. Sur ce point, la participation et l'inclusion sont donc cruciales.

Qui plus est, une ville et une société autocentrées créent des facteurs d'insécurité supplémentaires. Les enfants, les personnes âgées et les personnes présentant un handicap physique, notamment, vont à un rythme différent. Les espaces autocentrés s'orientent sur des vitesses de circulation d'environ 50 km/h – de ce fait, le rythme des feux de signalisation est rapide et les trottoirs étroits. Au final, cette orientation pénalise tous ceux qui veulent ou doivent se déplacer plus lentement et crée, à leur détriment, des conditions dangereuses liées à des risques d'accident et de blessure.

Enfin, soulignons également, dans ce contexte, l'aspect démocratique de la **répartition injuste des surfaces et de l'espace** due à une société autocentrée et patriarcale. Presque chaque espace construit et utilisé pour les voitures n'est plus accessible aux autres usager·ère·s des **transports** ou à d'autres formes d'utilisation: la place occupée par les rues et les espaces de stationnement, ainsi que par les autoroutes, les parkings et les stations-service, est non seulement une nuisance optique, mais elle est aussi exclusivement réservée aux voitures et peu modifiable. Selon la directive allemande actuelle (FIS 2016), 60 pour cent de l'espace routier doit être dédié à la circulation piétonne et cycliste, et 40 pour cent seulement à la circulation automobile, ce qui, en soi, revient déjà à une forte priorisation de la voiture. Mais la réalité en est encore bien loin, car la planification routière se fait souvent de l'intérieur vers l'extérieur (donc à partir de la voiture) au lieu de l'inverse, comme le suggère la théorie.

À cela s'ajoute la pollution sonore due au bruit du trafic. Là encore, les personnes les plus touchées par la nuisance sonore ne sont souvent pas celles qui sont à l'abri dans leurs voitures quasiment insonorisées, mais des personnes qui n'y sont pour rien, qui ne sont pas à l'origine du bruit.

C'est ainsi que les villes autocentrées restreignent l'espace destiné à l'interaction sociale. Lorsque l'on demande aux gens ce qui compte pour eux dans le voisinage, ils déclarent souhaiter des espaces de rencontre – des bancs, des parcs, des lieux sans circulation –, besoin qui a encore gagné en importance au cours de la pandémie de coronavirus afin de permettre des contacts sociaux sans risque. Une enquête réalisée à Bristol a montré que l'interaction avec les voisins et les relations sociales augmentent à mesure que la circulation automobile diminue (Hart / Parkhurst 2011). Les voitures et l'infrastructure qui y est associée font donc entrave à d'importantes rencontres sociales! Elles sont pourtant vitales pour les travailleur·euse·s à la personne, mais aussi pour les personnes âgées, tributaires d'un environnement qui les soutienne.

À cela s'ajoute le fait que l'**autocentrisme** est aussi une question de **dégradation du climat et de l'environnement**. Dans aucun autre secteur les émissions ne restent aussi élevées. En Allemagne, environ 20 pour cent des émissions de gaz à effet de serre sont attribuées au secteur des **transports** – dont 96 pour cent à la seule circulation routière (Office fédéral allemand de l'environnement 2016). Dès lors, continuer de construire les villes et les zones rurales pour les voitures et de les concevoir en fonction des besoins de ces dernières revient à contribuer au réchauffement climatique et à la pollution atmosphérique, tous deux présentant une menace nettement plus importante pour les femmes* et les personnes à bas revenus. Ainsi, les personnes disposant de peu d'argent vivent dans les rues les plus bruyantes et les plus sales, tandis que les riches peuvent se permettre un domicile à la campagne avec de longs trajets en voiture subventionnés par l'État (Département du Sénat de Berlin en charge du développement urbain et du logement 2015). De même, le logement en ville fait l'objet d'une compétition toujours plus vive, refoulant les ménages défavorisés vers les quartiers sales et saturés. Les effets néfastes de la pollution de l'air et des nuisances sonores sur la santé viennent alors s'ajouter à la qualité de vie fortement réduite de ces ménages.



**EMPOWERMENT
SUR LA ROUTE: DES
PIONNIÈRES
FÉMINISTES**

« L'espace public n'appartient pas aux seuls machos sexistes du volant, mais à nous tou-te-s! »

Activistes de la Purple Ride Berlin

L'**autocentrisme** est originaire de pays comme l'Allemagne, raison pour laquelle cet essai s'est concentré jusqu'ici sur son impact dans ce pays. Pour autant, des phénomènes similaires se retrouvent dans tous les pays européens et dans la plupart des pays non européens. De même, la résistance contre cette culture autocentrée et la **masculinité hégémonique** qui s'y rattache se forme partout, tant dans le **Nord global** que dans le **Sud global**. En de nombreux endroits de la planète, des activistes **féministes** et/ou queer s'organisent pour intégrer des perspectives **intersectionnelles** dans la planification urbaine et des **transports**, pour concevoir une infrastructure plus diverse et pour s'appropriier l'espace public. Dans ce chapitre, nous allons donc parler de quelques campagnes et actions qui autonomisent les **FLINT***, les **personnes de couleur** et d'autres dans leur **mobilité** et dans leur visibilité, tout en refoulant l'**autocentrisme** et la **masculinité hégémonique**. Leurs perspectives sont inclusives et racontent comment une transition **féministe** et **intersectionnelle** peut réussir dans les **transports**.



CARISHINA EN BICI

QUITO, ÉQUATEUR

Le collectif bénévole «Carishina en bici» s'est formé à Quito en 2009, réunissant un petit nombre de femmes* qui voulaient mieux faire connaître le vélo auprès des femmes* et le rendre plus attractif dans la capitale équatorienne. À ce jour, la voiture reste le principal moyen de **transport** dans la ville, alors que les plus pauvres, notamment, sont tributaires des bus publics – les rues sont souvent encombrées. C'est justement dans les bus que de nombreuses femmes* subissent des agressions sexuelles. Le vélo est donc un vecteur d'autonomisation (d'empowerment) et leur donne de la liberté et de l'indépendance. Le collectif organise des sorties communes à vélo et des manifestations et donne des cours de vélo gratuits par des femmes* pour les femmes*, contribuant ainsi à une société plus juste et plus humaine.

Plus d'infos:

<http://carishinaenbici.blogspot.com>



CAIRO CYCLING GECKOS

LE CAIRE, ÉGYPTE

Les «Cairo Cycling Geckos» parcourent Le Caire à vélo pour aider les gens des quartiers pauvres de la ville en leur donnant des repas chauds. L'objectif de ce groupe de jeunes femmes* à vélo est double. D'une part, faire du vélo représente, pour ces jeunes femmes*, un acte d'émancipation au sein de la société égyptienne traditionnelle. Au Caire, il est très rare de faire du vélo, et plus encore pour les femmes*, les musulmans conservateurs considérant cette activité comme inconvenante et nocive. D'autre part, les jeunes femmes* apportent à vélo des repas chauds dans les quartiers pauvres. Dans les rues étroites de ces quartiers, la bicyclette est le moyen de **transport** idéal. Les repas y sont très bien accueillis et les jeunes cyclistes encouragent les filles* qui y habitent à oser plus que ce que la société leur permet traditionnellement. Ce lien entre charité et bicyclette a ainsi ouvert une voie à l'émancipation. Depuis, le groupe organise chaque mois des événements à vélo destinés, entre autres, à renforcer la confiance en soi des jeunes filles* et à leur faire faire l'expérience de leurs propres capacités physiques par le sport.

Plus d'infos:

www.arte.tv/fr/videos/084346-000-A/egypte-le-caire-au-feminin



CAIRO CYCLING
GECKOS

PURPLE RIDE

BERLIN, ALLEMAGNE

À Berlin, une masse critique pour **FLINT*** Only se tient le 8 mars, à l'occasion de la Journée internationale de lutte des femmes*. Selon les organisateur-trice-s, une femme* à vélo est toujours un message politique. Dans de nombreux pays du monde, voir des cyclistes ne va pas de soi, et en de nombreux endroits, les filles* n'ont pas le droit d'apprendre à faire du vélo. Les femmes* à bicyclette sont menacées et harcelées. Mais à vélo, on peut se sentir indépendant-e et libre et occuper l'espace public sur un pied d'égalité. C'est donc avec des vêtements violets, de la musique et en manifestant à bicyclette que les activistes luttent ensemble contre le machisme et pour la transition de la **mobilité**.

Plus d'infos:

www.facebook.com/events/1268439900031715



L'URBANISME VU PAR DES FEMMES*

VIENNE, AUTRICHE

À Aspern (un quartier de Vienne), un aménagement urbain utopiste et quelque peu **féministe** est en train de voir le jour: la Seestadt. Ce quartier lacustre a été essentiellement planifié par des femmes* qui ont mis l'accent sur la nécessité de refléter les perspectives et réalités de vie les plus diverses. Le résultat: un quartier fortement axé sur les besoins des familles, la moitié de la superficie étant un espace public pour tou-te-s et les trottoirs étant larges et sans obstacle. À cela s'ajoutent beaucoup d'espace dédié aux rencontres, la priorité donnée aux chemins piétons et une amélioration de l'éclairage. Ainsi, des terrains de jeu ont été installés entre les immeubles, eux-mêmes coupés de la circulation. Les espaces de rencontre sont séparés structurellement des voies de circulation par des bâtiments résidentiels. Quant à l'espace devant l'école, il a lui aussi été conçu de manière à être particulièrement sûr et éloigné de la circulation: aucune rue ne passe directement devant l'école, et seul un virage se trouve sur le côté. Autre détail intéressant: dans la Seestadt d'Aspern, toutes les rues portent le nom de femmes* célèbres.

Plus d'infos:

www.theguardian.com/cities/2019/may/14/city-with-a-female-face-how-modern-vienna-was-shaped-by-women

OVARIAN PSYCO-CYCLE BRIGADE

LOS ANGELES, USA

La «Ovarian Psycho-Cycle Brigade» est un groupe de jeunes **femmes* noires** qui se sont réunies en un collectif de cyclistes en vue de créer un lieu sûr et une cohésion familiale réciproque. Dans ce cadre, faire du vélo renforce avant tout leur propre autonomisation et permet de reconquérir l'espace public. L'une des motivations centrales du groupe est la violence permanente à laquelle les **femmes* noires** sont exposées dans la société américaine, ainsi que les difficultés générales que rencontrent les **femmes* noires** pour parvenir à des positions de pouvoir au sein de la société.

Plus d'infos:

<https://ovarianpsychos.com>



BIKEYGEES

BERLIN, ALLEMAGNE

Le #BIKEYGEES e.V. a débuté en septembre 2015 sous la forme d'un petit projet d'empowerment pour les femmes* réfugiées. Depuis, le groupe est devenu une association d'utilité publique pour le travail de formation et d'intégration à Berlin et au Brandebourg. Elle offre des leçons de vélo pour les femmes* et les filles*, des cours d'éducation routière en plusieurs langues ainsi que des notions de base pour réparer les bicyclettes. Les frontières et barrières dues à l'origine, à la religion, à la langue ou au statut doivent être délibérément surmontées. Indépendamment de cela, chaque femme* dans le monde devrait être capable et avoir le droit de faire du vélo – et donc d'être mobile.

Plus d'infos:

<https://bikeygees.org>





**LA MOBILITÉ FÉMINISTE,
INTERSECTIONNELLE
ET ÉQUITABLE**

*«Ce ne sont pas les gens qui traversent la route,
mais la route qui traverse notre environnement.»*

Carte postale du Verkehrsclub Deutschland

À quoi ressembleraient les **transports** et la **mobilité** vus d'une perspective **féministe** et **intersectionnelle**? Comment planifier les **transports** de manière plus démocratique? Comment bouge la ville **féministe**? Et qui pourrait s'en charger?

La **masculinité toxique et hégémonique** s'appuie sur le principe du plus fort et donc sur l'exclusivité. Cela permet des espaces urbains autocentrés et des systèmes de **transport** injustes du fait que la **mobilité** n'est pas disponible pour tou-te-s dans la même mesure et que seuls les besoins d'un petit nombre y ont leur place.

A contrario, les perspectives **féministes** et **intersectionnelles** soulignent l'inclusion et la prise en compte des personnes les plus faibles et défavorisées au sein de la société. D'autre part, elles mettent en avant la diversité et la possibilité de différents modes de vie et pratiques économiques, reflétant ainsi beaucoup mieux les réalités sociétales actuelles et les rôles de **genre** qui évoluent en parallèle. Après tout, la **mobilité** est la condition préalable à une participation à la vie en société et devrait donc être rendue plus accessible, ne serait-ce que d'un point de vue démocratique. La **mobilité** en tant que telle doit donc être considérée comme faisant partie intégrante des services sociaux d'intérêt général. De cette approche découlent, selon moi, cinq principes pour une planification équitable des **transports**: la **mobilité** pour tou-te-s, la sécurité pour tou-te-s, la priorité accordée au travail relationnel, la tolérance à l'erreur et les nouvelles alliances. Combinés et mis en œuvre de manière conséquente, ces principes peuvent conduire à une transition radicale dans le secteur des **transports**.

MOBILITÉ POUR TOU·TE·S

Jusqu'à présent, les villes étaient planifiées et construites pour les voitures, et donc pour les usager·ère·s des **transports** les plus fort·e·s (et le plus souvent aux revenus les plus élevés) ; aujourd'hui, il faut qu'elles soient (re)construites pour tou·te·s. Bénéficier de la **mobilité** doit être un droit pour tou·te·s sans que la **mobilité** d'un petit nombre ne restreigne ou n'empêche la liberté de mouvement des autres. Par conséquent, cela signifie que les routes ne doivent pas évincer les piéton·ne·s et les cyclistes, ce qui est en général le cas aujourd'hui. L'écomobilité (la marche, le vélo et les **transports** en commun) est précisément ce qui permet la **mobilité** d'un très grand nombre de personnes sans prendre aux autres une place excessive. En cette période marquée par la pandémie de coronavirus, il faut en outre un concept de sécurité renforcée pour les trajets dans les **transports** en commun (Daum 2020). Cela nécessite encore davantage de place.

La **mobilité** pour tou·te·s signifie également qu'elle doit être sûre, abordable, accessible et écologique, indépendamment du **genre**, du revenu, de l'origine, de la forme physique ou de la couleur de peau. Ces revendications font elles aussi clairement référence à des moyens de **transport** collectifs et partagés, ainsi qu'à une circulation à pied et à vélo. En effet, ces modes de **transport** prennent nettement moins de place, consomment moins de ressources et génèrent moins de bruit et de pollution atmosphérique que les voitures. En règle générale, ils sont aussi beaucoup plus avantageux, ce qui fait qu'ils sont plus inclusifs pour plus de personnes. Pour finir, la diversité des utilisateur·trice·s doit également être mise en avant, raison pour laquelle il est important que l'infrastructure des **transports** puisse être utilisée de façon multimodale et multifonctionnelle. Au lieu de se concentrer purement et simplement sur des routes rapides dédiées aux voitures, la **mobilité** pour tou·te·s exige une planification plus complexe des **transports** et des offres de **mobilité**. En principe, tout cela exclut en soi le mode de **transport** jusqu'ici habituel: la voiture privée.

SÉCURITÉ POUR TOU·TE·S

Un autre aspect porte sur la sécurité nécessaire que doivent assurer le système de **transport** et l'infrastructure urbaine dans toutes les dimensions décrites ici.

Premièrement, les **transports** doivent être sûrs pour tou·te·s: les moyens de transport ne doivent pas être potentiellement mortels. La «vision zéro» décrit l'idée directrice selon laquelle les **transports** n'engendrent plus de mort·e·s ni de blessé·e·s sur les routes. Cela nécessite de bannir méthodiquement les voitures car, malgré toutes les améliorations techniques ou urbanistiques, elles continuent de provoquer des accidents de la route graves et mortels. Les plus touché·e·s sont souvent les usager·ère·s de la route les moins rapides et, dans le même temps, les moins bien protégé·e·s. Une ville avec moins de voitures bénéficierait donc aux personnes âgées et aux personnes présentant un handicap physique, mais aussi à l'ensemble des cyclistes et des piéton·ne·s. Que les enfants puissent se rendre à l'école par eux-mêmes, sans risque et sans que les parents jouent le taxi, ne devrait vraiment plus être un privilège réservé à un petit nombre.

Il est intéressant de constater que l'infrastructure cycliste est un indicateur clé d'un système de **mobilité** plus équitable, plus sûr et plus inclusif. Le nombre de femmes*, d'enfants et de personnes âgées à faire du vélo augmente avec la qualité et la sécurité de celle-ci (Medina 2019). Et ce sont précisément ces groupes de la population qui doivent être au centre des priorités d'une planification urbaine **féministe**.

Deuxièmement, il s'agit aussi de la sécurité sous forme d'absence de menaces, d'agressions et de harcèlements. Les femmes*, les personnes âgées et les enfants ont en règle générale un plus grand besoin de sécurité. Ce besoin concerne en premier lieu les questions d'urbanisme. Les endroits où des hommes* *blancs* se sentent à leur aise et en sécurité peuvent être véritablement anxiogènes pour les femmes* ou les **Noir·e·s**. Les parkings souterrains sombres, les bouches de métro et les passages souterrains mal éclairés, les trains bondés et une circulation automobile ininterrompue contribuent à l'insécurité des villes et font de la **mobilité** un parcours du combattant. L'objectif devrait être que plus personne ne doive avoir peur d'une agression dans l'espace public. Ces besoins de sécurité physique et psychique doivent être pris en compte dans la planification urbaine et des transports, car certains corps sont plus vulnérables que d'autres.

PRIORITÉ AU TRAVAIL RELATIONNEL

Une perspective **féministe** et **intersectionnelle** doit aussi se pencher plus avant sur les trajets requis par les soins à la personne. Le concept de «mobility of care» recouvre une **mobilité** plus complexe et plus fragmentée, avec des objectifs divers. Elle a le plus souvent lieu à proximité immédiate de la personne. Cependant, il n'est pas rare qu'elle soit invisible et sous-évaluée, qu'elle fasse l'objet d'une faible reconnaissance sociale et financière, et ce bien que ces soins à la personne constituent le socle du travail productif. D'où l'importance d'accroître la visibilité des trajets et des besoins de **mobilité** des travailleur-euse-s à la personne et de les améliorer. Il faudrait accorder une attention particulière aux trajets complexes dans les quartiers et dans le voisinage immédiat. Il devrait par exemple être possible de couvrir les besoins du quotidien à pied, où que l'on se trouve. Ce serait là un premier aspect d'une priorité accordée au travail relationnel.

En second lieu, il faudrait reconnaître que le travail à la personne est avant tout un travail relationnel, que le contact avec et entre les personnes est absolument essentiel et central. Il n'est donc pas étonnant que beaucoup de femmes* (et de personnes âgées) aient besoin de plus d'espaces de rencontre dans les villes, le contact avec les autres étant inhérent au travail à la personne (Hegarty 2019). Même en période de pandémie de Covid-19, ces interactions sociales restent essentielles et exigent d'autant plus de place dans l'espace public qu'il s'agit de réduire les risques de contagion. Par ailleurs, plus d'espace dédié à l'interaction sociale faciliterait la mixité sociale et permettrait les rencontres entre groupes hétérogènes, favorisant ainsi la diversité et l'acceptation en général. Il suffirait de simples parcs accueillants et d'endroits où s'asseoir pour faciliter et permettre le travail à la personne, l'interaction et le renforcement des relations. Mais laisser la part belle de l'espace urbain aux surfaces commerciales et aux parkings revient à empêcher de telles interactions sociales.

TOLÉRANCE À L'ERREUR HUMAINE / QUAND L'IMPERFECTION EST LA NORME

Jusqu'à présent, les villes autocentrées partaient du principe que les machines et les gens fonctionnent à la perfection. Mais en réalité, ni les unes, ni les autres ne fonctionnent aussi parfaitement qu'on pourrait le souhaiter. Les voitures, les bus et les vélos sont conduits par des personnes qui peuvent provoquer de graves accidents par un moment d'inattention, par du surmenage, voire par manque d'égards. Les piéton·ne·s non plus ne sont pas toujours attentif·ve·s, et l'omniprésence des téléphones portables accroît encore les taux d'erreur. Actuellement, la circulation n'est donc pas organisée de manière «tolérante à l'erreur» ou «humaine», et les erreurs entraînent des blessures et des décès. Cela pourrait être évité!

La planification des **transports** doit reconnaître qu'en matière de comportement humain, l'imperfection est la norme, et concevoir l'infrastructure et les services de **transport** en conséquence. Les services de **transport** devraient par exemple être organisés pour des personnes qui ne peuvent pas, ne peuvent pas encore ou ne peuvent plus marcher rapidement, qui ne voient ou n'entendent pas bien, ou qui ne sont pas familières des lieux, tout simplement. L'attention inclusive portée aux personnes les plus faibles et défavorisées au sein des sociétés joue, là encore, un rôle important. Cela peut comprendre des feux de signalisation nettement plus longs pour les piéton·ne·s, des pistes cyclables plus larges, une signalisation sans obstacle, des ascenseurs et bien plus encore. Cela revient aussi à restreindre activement et de manière ciblée le prétendu droit des plus rapides et des plus forts, donc, le plus souvent, des automobilistes. Une limitation de vitesse généralisée à 30 km/h réduit considérablement et immédiatement les risques d'accident. Après tout, la gestion du trafic et les offres de **mobilité** ne doivent pas présenter de danger ni restreindre la participation à la vie sociale.

DE NOUVELLES ALLIANCES POUR FAIRE BOUGER LES CHOSES

Ce sont les personnes les plus touchées par l'actuelle **masculinité hégémonique** et l'**autocentrisme** dominant et/ou celles qui travaillent déjà à des alternatives qui devraient faire avancer la transition **féministe, intersectionnelle** et démocratique dans les **transports**: les parents, les activistes cyclistes, les écologistes, les **personnes de couleur**, les personnes présentant un handicap physique, les personnes âgées et les enfants. Cela nécessite une meilleure organisation collaborative de la base. Il serait également souhaitable de réfléchir à de toutes nouvelles alliances. Des changements radicaux sont également nécessaires au sein d'institutions en place comme les communes, les partis politiques, les ONG et les ministères. Donner à un plus grand nombre de femmes* et de **personnes de couleur** une place à leur table est une première étape vers l'intégration de perspectives plus inclusives dans leur travail. Mais plus important encore, il faudrait des planifications globalement sensibles au **genre** et **intersectionnelles** qui comprennent les **transports** et la **mobilité** comme faisant partie intégrante des services sociaux d'intérêt général et qui tiennent toujours compte du fait que tou-te-s devraient avoir un accès équitable à la **mobilité**.

Au bout du compte, tou-te-s pourraient effectivement profiter de ces lignes directrices. Il est clair qu'elles réduiraient la domination (masculine*) de la voiture dans nos villes, quelles que soient leur motorisation et leur taille. De même, il est clair que les trajets, planifications et mises en œuvre découlant de ces lignes directrices pourraient fortement varier d'une ville à l'autre et que leur conception devra se faire en collaboration avec les habitant-e-s, ce qui implique aussi une participation démocratique plus importante et la création d'une meilleure base de données (Criado-Perez 2020, Badstuber 2019) qui s'appuie sur des enquêtes **intersectionnelles** et sensibles au **genre**. Dans tous les cas cependant, une telle planification de la ville et des **transports** apporterait à tou-te-s plus d'accès, d'équité, de calme, de place, d'air frais, de sécurité et d'espaces (de rencontre).



**GLOSSAIRE
RÉUNISSANT
QUELQUES
NOTIONS CLÉS**

Notre langage est le biais que nous utilisons pour (re-)produire notre vision du monde et nos vérités, et ainsi consolider les structures du pouvoir sociétal ou les mettre en doute. Le langage recèle donc un fort potentiel critique et est toujours politique, car il est également l'expression d'idées dominantes et de constructions sociétales. Cet essai emploie certaines notions clés qui s'appuient sur différentes suppositions et qui peuvent être comprises de diverses manières. Il est donc nécessaire de les expliquer ici de façon plus détaillée.

AUTOCENTRISME

Dans cet essai, le terme réinterprété d'autocentrisme fait référence à l'orientation, à la priorisation et à la focalisation sous-jacentes de systèmes de transport et de plans d'aménagement urbain qui considèrent la voiture privée comme étant le moyen de transport majeur et primordial et qui le font donc bénéficier de l'espace, des moyens financiers et des ajustements infrastructurels correspondants. Les moyens de transport alternatifs doivent s'y subordonner sans déranger.

FÉMINISME

Le «féminisme» englobe les courants sociétaux, politiques et académiques et les mouvements sociaux qui font une analyse critique des systèmes de genre patriarcaux et binaires dominants et qui s'engagent en faveur de l'égalité en droits, de la dignité humaine et de l'autodétermination de toutes les personnes de tout genre et contre le sexisme. La théorie et la pratique féministes prétendent prendre en considération la totalité des relations sociales, tout en critiquant les inégalités de genre et l'ordre social correspondant.

FEMMES* ET HOMMES* / MASCULIN* ET FÉMININ*

L'utilisation d'un astérisque a ici pour but d'attirer l'attention sur la construction sociale qui sous-tend ces catégories. L'astérisque indique que des mots comme femme/fille/homme/garçon/féminin/masculin sont des attributs sociaux et qu'ils permettent des rôles et des comportements appris sans pour autant s'appuyer sur des réalités biologiques et immuables. De plus, l'astérisque fait ressortir la plus grande diversité possible au sein de ces limites de genre linguistiquement binaires.

FLINT*

Sigle signifiant Femmes*, Lesbiennes*, personnes Inter*, Non binaires et Trans*. Il s'agit donc de personnes qui, à divers moments de leur vie, ont fait (ou ont pu faire) l'expérience du sexisme ou d'autres discriminations (de genre).

INTERSECTIONNALITÉ

L'intersectionnalité décrit le chevauchement et l'interaction de différentes formes de discrimination subies par une même personne. On parle de discrimination intersectionnelle lorsqu'une personne est victime de formes de discrimination telles que le racisme, l'antisémitisme, le sexisme, l'homophobie, le capacitisme (l'hostilité envers les personnes handicapées) ou le classisme en raison de différents traits de personnalité concomitants. Cela conduit à des formes de discrimination à part entière. Une perspective intersectionnelle permet de voir l'intrication de ces différentes expériences discriminatoires non comparables entre elles. Le mouvement afroféministe, notamment, a fait en sorte que les expériences racistes et classistes soient davantage reconnues et traitées qu'elles ne l'étaient au sein du mouvement féministe jusqu'alors dominé par des femmes* *blanches*.

MASCULINITÉ HÉGÉMONIQUE (ET TOXIQUE)

Le terme de « masculinité hégémonique » s'appuie sur le concept de l'hégémonie culturelle du théoricien italien Antonio Gramsci qui a été introduit dans les débats féministes en 1995 par la sociologue Raewyn Connell. Il décrit la construction de la position sociale dominante des hommes* qui subordonne les femmes* et les masculinités divergentes (les homosexuels, par exemple). Le concept a pour ambition d'analyser des relations de pouvoir complexes entre les classes sociales au sein d'une société et souligne la nécessité permanente d'entretenir la position dominante, hégémonique, qui peut varier selon le contexte ou l'époque. La masculinité toxique met en avant les formes destructrices et agressives que prennent ces efforts de construction visant à garantir le statut hégémonique.

MOBILITÉ

La mobilité désigne la capacité réalisée ou potentielle d'une personne à se rendre par elle-même d'un lieu à un autre. La mobilité permet de satisfaire des besoins (contacts sociaux, alimentation, apprentissage etc.) par un changement dans l'espace. La mobilité d'une personne dépend de nombreux facteurs internes et externes ; elle est en outre un phénomène multicouche et potentiellement multimodal. La mobilité perçoit la dimension spatiale d'un trajet entre A et B, donc toute la qualité, l'expérience et les possibilités de ce trajet.

NOIR·E·S ET PERSONNES DE COULEUR / BLANC

Les notions de «Noir·e·s» et de «personnes de couleur» reprennent la dénomination utilisée par les personnes ayant vécu des expériences racistes. Ces deux notions mettent en avant l'autodétermination et ont en même temps pour but d'attirer l'attention sur la construction sociale de catégories comme la «race» qui ouvrent la voie à la discrimination et au racisme. À l'inverse, dans cet essai, «*blanc*» est délibérément écrit en italique en référence à la construction sociale qui sous-tend cette catégorie qu'il n'est possible de lire que dans son contexte historique et culturel et qui, en règle générale, confère des avantages et des privilèges aux personnes auxquelles elle est attribuée. L'ensemble de ces notions n'a rien à voir avec des traits biologiques ou visibles, mais bien avec une situation politique.

SEXE & GENRE

«Sexe» ou «genre» font référence à la construction sociale, indépendamment des réalités biologiques. On considère ici implicitement que des contextes sociétaux et historiques forment et reproduisent les rôles de genre, et qu'ils sont donc modifiables et fluides. Le genre ne fluctue pas à l'intérieur de limites rigides, il s'agit de vastes catégories, très diverses et changeantes, qu'il faut lire en fonction de leur contexte.

SUD GLOBAL ET NORD GLOBAL

Les termes de «Sud global» ou de «Nord global» ne désignent pas tant la limite Nord/Sud géographique entre les hémisphères que des structures de pouvoir historiques et politiques découlant du colonialisme, du racisme et de l'ordre économique capitaliste. Par analogie, on pourrait parler de «centre» et de «périphérie», mais cela donnerait trop de poids au déséquilibre économique au détriment de la mise en exergue de structures de pouvoir racistes.

TRANSPORTS

Le transport désigne la manière purement fonctionnelle et la plus rapide possible de se rendre d'un point A à un point B. Les transports sont l'instrument dont on a alors besoin pour franchir cette distance. Ils englobent les véhicules, l'infrastructure et les règles du Code de la route et sont parfaitement mesurables. Les moyens de transport, ainsi que la planification et la mise à disposition qui y sont associées, ont pour but de fournir aux personnes (et aux marchandises) la mobilité dont elles ont besoin, le plus souvent pour satisfaire d'autres besoins. Du besoin de mobilité découle donc une demande de transports.



BIBLIOGRAPHIE

RÉFÉRENCES

- Alber, Gotelind (2015): Beim Klima zählt auch das Geschlecht. Dans: Zeit Online, 27/11/2015, www.zeit.de/kultur/2015-11/klimakonferenz-paris-mann-risiko-geschlechtergerechtigkeit-10nach8 (30/10/2020).
- Albert, Dan (2019): Are We There Yet? The American Automobile Past, Present, and Driverless. New York/Londres: W. W. Norton Company.
- Aljets, Janna (2020): Die europäische Automobilindustrie unter Druck – und warum das eine Chance sein kann. Dans: www.rosalux.eu/policy-paper-europäische-automobilindustrie (30/10/2020).
- Badstuber, Nicole (2019): Mind the Gender Gap: The Hidden Data Gap in Transport. Dans: London Reconnections, www.londonreconnections.com/2019/mind-the-gender-gap-the-hidden-data-gap-in-transport (30/10/2020).
- BMVI (2020): Organigramm. Dans: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/Z/organigramm-anhang.html (30/10/2020).
- Brand, Ulrich / Wissen, Markus (2017): Le mode de vie impérial. Vie quotidienne et crise écologique du capitalisme. Montréal: Lux Éditeur - Humanités. Traduit de l'allemand par Nicolas Calve.
- Change.org (2018): Zeigen Sie #Automachos klare Kante. Sorgen Sie für faire und sichere Verhältnisse! Dans: Change.org, www.change.org/p/klare-kante-gegen-automachos-spdb-berlin-gruene-berlin-cducsbt-sorgen-sie-für-faire-verhältnisse-auf-der-straße (30/10/2020).
- Commission européenne (2014): Europeans' Satisfaction with Urban Transport. Dans: <http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/resultdoc/download/documentky/61244> (30/10/2020).
- Criado-Perez, Caroline (2020): Femmes invisibles. Comment le manque de données sur les femmes dessine un monde fait pour les hommes. Traduit de l'anglais par Nicolas Dupin. Paris: First Editions.
- Dämon, Kerstin (2018): Frauen an der Spitze verändern das Betriebsklima – aber anders als Sie denken. Dans: Wirtschaftswoche, 11/09/2018, www.karriere.de/geschlechterstereotypen-frauen-an-der-spitze-veraendern-das-betriebsklima-aber-anders-als-sie-denken/23037694.html (30/10/2020).
- Daum, Timo (2020): Reset: Der Verkehr nach Corona? Warum der öffentliche Verkehr sich neu erfinden muss. Dans: Rosa-Luxemburg-Stiftung Bruxelles: www.rosalux.eu/de/article/1739.reset-der-verkehr-nach-corona.html (30/10/2020).

Département du Sénat de Berlin en charge du développement urbain et du logement (2015): Berlin Environmental Atlas on Environmental Justice. Dans: www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ek901.htm (30/10/2020).

Deutscher Gewerkschaftsbund, DGB (2013): Gleiches Geld für gleichwertige Arbeit. In: <https://frauen.dgb.de/+co+54aeb962-31c0-11e3-8336-00188b4dc422> (30/10/2020).

Dron, Will (2019): Volvo closes the gender crash gap. The Times, 24 mars 2019, www.thetimes.co.uk/article/volvo-closes-the-gender-crash-gap-nf68hz7wr (30/10/2020).

Forschungs-Informationssystem für Mobilität und Verkehr, FIS (2016): Qualitätsindikatoren für den Fußgängerverkehr. Dans: www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/231076 (30/10/2020).

Garrard, Jan cité par: Baker, Linda (2009): How to Get More Bicyclists on the Road. Dans: Scientific American, 01/10/2009, www.scientificamerican.com/article/getting-more-bicyclists-on-the-road (30/10/2020).

Gersemann, Olaf / Kaiser, Tina / Michler, Inga (2016): Was die Macht mit Frauen macht. Dans: Die Welt, 25/01/2016, www.welt.de/wirtschaft/karriere/article151419730/Was-die-Macht-mit-Frauen-macht.html (30.10.2020).

Greenpeace (2019): Ein dickes Problem. Wie SUVs und Geländewagen das Klima und unsere Städte zerstören. Dans: www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/s02571_gp_report_suv_09_2019_es.pdf (30/10/2020).

Hart, Joshua / Parkhurst, Graham (2011): Driven to excess: Impacts of motor vehicles on the quality of life of residents of three streets in Bristol UK. Dans: Eco-Logica (éd.), World Transport, Policy & Practice, vol. 17.2, p. 12-30, www.eco-logica.co.uk/pdf/wtpp17.2.pdf (30/10/2020).

Hegarty, Stephanie (2019): What would a city designed by women be like? Dans: BBC News, 06/11/2019, www.bbc.com/news/av/world-50269778 (30/10/2020).

Hern, Alex (2019): The racism of technology – and why driverless cars could be the most dangerous example yet. Dans: The Guardian, 13/03/2019, www.theguardian.com/technology/shortcuts/2019/mar/13/driverless-cars-racist (30/10/2020).

IG Metall (2010): Frauenbeschäftigung in der Automobilbranche. Entwicklung und aktuelle Situation. Dans: www.igmetall.de/download/0157928_langfassung_automobilindustrie_10032010_483a2e0bcf73d4f229df5aaa968426f65a73ea53.pdf (30/10/2020).

Kayser-Bril, Nicolas (2018): License to Kill. Dans: <https://blog.nkb.fr/license-to-kill> (30/10/2020).

- Medina, Miguel Ángel (2019): Las mujeres necesitan más los carriles bici que los hombres para pedalear. Dans: El País, 29/11/2019, https://elpais.com/sociedad/2019/11/18/actualidad/1574106321_138788.html (30/10/2020)
- Murray, Christine (2018): What would cities look like if they were designed by mothers? Dans: The Guardian, www.theguardian.com/commentisfree/2018/aug/27/architects-diversity-cities-designed-mothers (30/10/2020).
- Müllender, Bernd (2020): A wie Autorüpel, U wie Unfall. Dans: Die Tageszeitung, 29/02/2020, <https://taz.de/!5665727> (30/10/2020).
- Office fédéral allemand de l'environnement (2016): Emissionsquellen. Dans: www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#energie-verkehr (30/10/2020).
- Office fédéral allemand de l'environnement (2017): Mehrheit der Deutschen will nicht mehr so stark aufs Auto angewiesen sein. Dans: www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/mehrheit-der-deutschen-will-nicht-mehr-so-stark (30/10/2020).
- Office fédéral allemand de l'environnement (2019): Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Dans: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-29-texte_101-2019_mobilitaetsverhalten.pdf (30/10/2020).
- Office fédéral allemand de la statistique (2018): Verkehrsunfälle. Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr. Dans: www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-frauen-maenner-5462407177004.pdf?__blob=publicationFile (30/10/2020).
- Räty, Riitta / Carlsson Kanyama, Annika (2010): Energy consumption by gender in some European countries. Dans: Energy Policy, vol. 38 (1), p. 646–649.
- Roß, Marvin (2018): Tweet, 31/05/2018. Dans: Twitter, https://twitter.com/M_arvinR_oss/status/1002102147843051521 (30/10/2020).
- Runter vom Gas (2018): Frauen oder Männer: Wer fährt besser Auto? Dans: www.runtervomgas.de/impulse/artikel/frauen-oder-maenner-wer-faehrt-besser-auto.html (30/10/2020).
- Sánchez de Madariaga, Inés (2018): Mobility of Care. Dans: YouTube, <https://youtu.be/Mgt8S33GFno> (30/10/2020).
- Sloterdijk, Peter (1995): «Rollender Uterus». Der Philosoph Peter Sloterdijk über Menschen und Autos. Dans: Der Spiegel 8/1995, <https://magazin.spiegel.de/EpubDelivery/spiegel/pdf/9158902> (30/10/2020).
- Sommer, Marcel (2012): Der Lady-Tarif hat ausgedient. Dans: Zeit online, 8 novembre 2012, www.zeit.de/auto/2012-11/autoversicherung-unisex (30/10/2020).

Stokowski, Margarete (2019): Fragile Rollenbilder. Männlichkeit am Limit. Dans: Spiegel online, 22/01/2019, www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/tempolimit-und-gender-maennlichkeit-am-limit-a-1249258.html (30/10/2020).

Vašek, Thomas (2019): Die Deutschen müssen das Auto loswerden. Dans: Zeit online, 28/04/2019, www.zeit.de/kultur/2019-04/deutsche-autofahrer-autobranche-bedeutung-symbol (30/10/2020).

Verkehrsclub Deutschland, VCD (2009): Gender Gap im Verkehrs-und Mobilitätsbereich. Dans: www.schule.at/fileadmin/DAM/Gegenstandsportale/Gender_und_Bildung/Dateien/VCoS-tudie_Gender_Gap__Hintergrundbericht.pdf (30/10/2020).

INSPIRATIONS ET CONSEILS DE LECTURE

Bauhardt, Christine (2007): Feministische Verkehrs- und Raumplanung. Dans: Schöller, Oliver, Canzler, Weert, Knie, Andreas (ed.), Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Diehl, Katja: She drives mobility. Podcasts, <https://katja-diehl.de/sdmpodcast> (30/10/2020).

Eberlein, Isabell (2018): Zu Frauen und Fahrrad. Dans: fahrrad-initiativen.de, www.fahrrad-initiativen.de/beitraege/isabell-eberlein-zu-frauen-und-fahrrad (30/10/2020).

Garling, Ashley (2019): Gender-Fueled Fraud in the Auto Industry. Dans: Women's E-News, <https://womensenews.org/2019/03/gender-fueled-fraud-in-the-auto-industry> (30/10/2020).

Kern, Leslie (2020): Feminist City. Claiming Space in a Man-Made World. Londres: Verso Books.

Kurz, Constanze (2002): Frauenbeschäftigung und Strukturierungsprozesse der Erwerbsarbeit in der Automobil- und Elektroindustrie. SOFI-Mitteilungen, www.sofi-goettingen.de/fileadmin/SOFI-Mitteilungen/Nr_30/kurz.pdf (30/10/2020).

Leyendecker, Katja (2019): VeloWomen keynote – Emanzipation durch Rad und Raum. Blog, <https://katsdekker.wordpress.com/2019/06/16/velowomen-keynote-emanzipation-durchrad-und-raum> (30/10/2020).

Leyendecker, Katja (2019): Meine* Sicht auf die Verkehrswende – *weibliche (?). Blog, <https://katsdekker.wordpress.com/2019/08/06/vortrag-in-braunschweig-august-2019> (30/10/2020).

Murray, Christine (2018): What would cities look like if they were designed by mothers? Dans: The Guardian, www.theguardian.com/commentisfree/2018/aug/27/architects-diversity-cities-designed-mothers (30/10/2020).

Vobker, Mark (2015): Automobil und Geschlecht. Explorative Analysen jenseits stereotyper Zuschreibungen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Women in Mobility: Verkehrs- und Mobilitätsnetzwerk von und für Frauen, www.womenin-mobility.de (30/10/2020).

Rosa-Luxemburg-Stiftung, Bureau de Bruxelles
Rue Saint-Ghislain 62, 1000 Bruxelles, Belgique
www.rosalux.eu

Chef de bureau, responsable légal de la publication
Anna Schröder

Bruxelles, 2021

Auteure
Janna Aljets

Traduction
Linguanet, Bruxelles

Photos (manipulation photographique Artberg)

© AutofreiesBerlin Cover

© Women's day Every – day pt.2, Photo and artwork by Bordalo II p. 4

© Collectif 1060/0 p. 6

D-15 photography CC p. 7

Bas Bogers / flickr CC BY-NC 2.0 p. 12, 31

Martin Fisch CC BY-SA 2.0 p. 16

Chris Yarzab / flickr CC BY 2.0 p. 17

© RIOT PANT PROJECT / Lexi Sun p. 23

Sand im Getriebe / flickr CC BY 2.0 p. 24

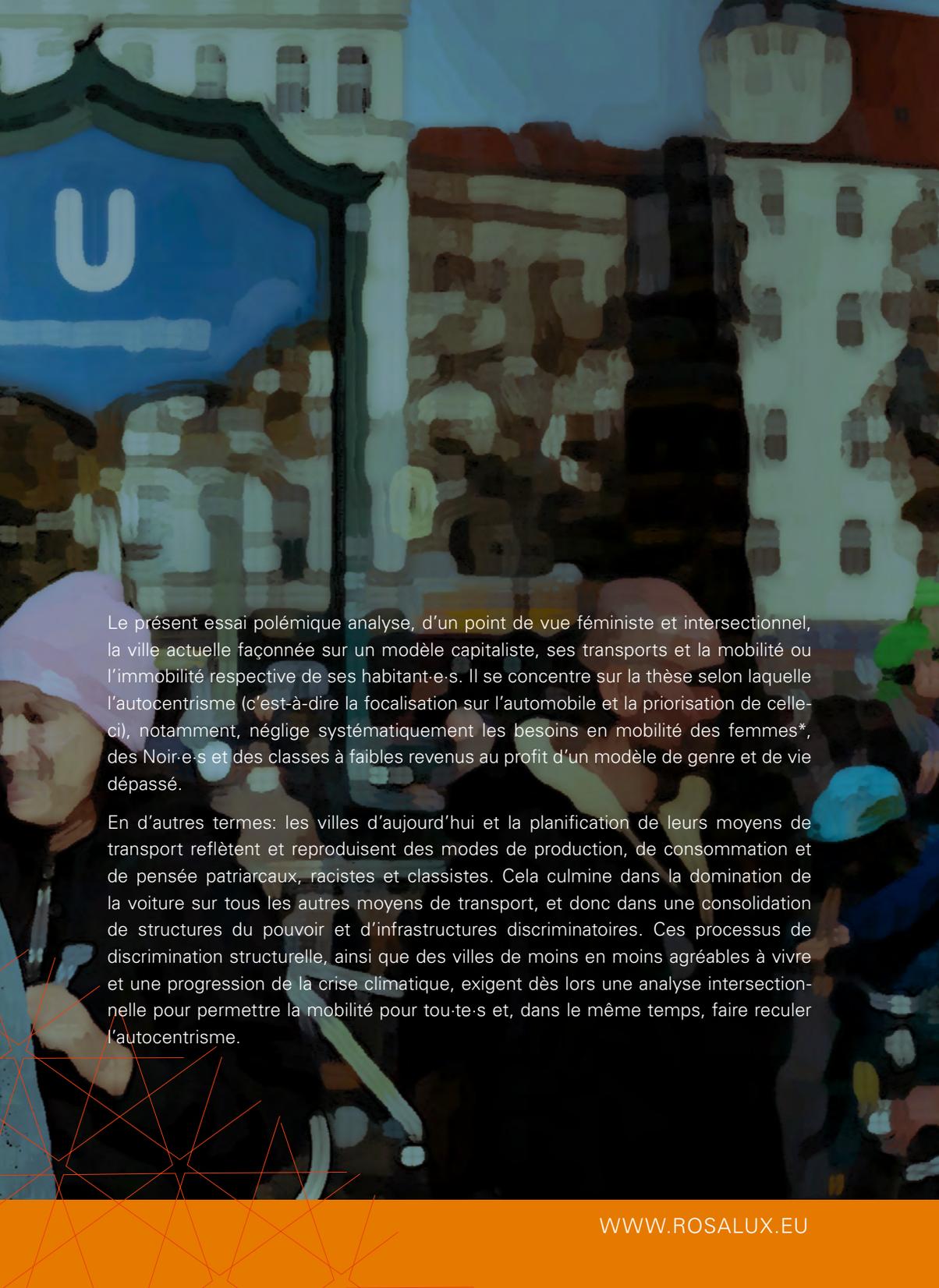
Andreas Levers / flickr CC BY-NC 2.0 p. 38

Comrade King / flickr CC BY-SA 2.0 p. 43

Conception et réalisation
HDMH sprl

Imprimé en Belgique

Cette publication a été financée par le Ministère fédéral allemand
de la Coopération économique et du Développement.



Le présent essai polémique analyse, d'un point de vue féministe et intersectionnel, la ville actuelle façonnée sur un modèle capitaliste, ses transports et la mobilité ou l'immobilité respective de ses habitant-e-s. Il se concentre sur la thèse selon laquelle l'autocentrisme (c'est-à-dire la focalisation sur l'automobile et la priorisation de celle-ci), notamment, néglige systématiquement les besoins en mobilité des femmes*, des Noir-e-s et des classes à faibles revenus au profit d'un modèle de genre et de vie dépassé.

En d'autres termes: les villes d'aujourd'hui et la planification de leurs moyens de transport reflètent et reproduisent des modes de production, de consommation et de pensée patriarcaux, racistes et classistes. Cela culmine dans la domination de la voiture sur tous les autres moyens de transport, et donc dans une consolidation de structures du pouvoir et d'infrastructures discriminatoires. Ces processus de discrimination structurelle, ainsi que des villes de moins en moins agréables à vivre et une progression de la crise climatique, exigent dès lors une analyse intersectionnelle pour permettre la mobilité pour tou-te-s et, dans le même temps, faire reculer l'autocentrisme.