



## Consultation relative au plan directeur de la locomotion douce (PDL D)

Prise de position de la Commission fédérale pour les questions féminines (mars 2003)

### I. Généralités

La Commission fédérale pour les questions féminines (CFQF) salue l'intention de la Confédération d'élaborer un plan directeur de la locomotion douce, qui doit servir de base au développement d'une politique des transports moderne et axée sur l'avenir. Il est par conséquent fondamental que les principes de ce plan recouvrent les divers domaines thématiques et que des mesures concrètes concernant sa mise en œuvre soient arrêtées. Le projet mis en consultation ne satisfait pas à ces critères; formulé en termes très abstraits, trop techniques, et il n'entre pas en matière sur des thèmes centraux. Les besoins faisant partie de la vie quotidienne, notamment ceux des femmes et des enfants, n'occupent qu'une place marginale dans le concept.

L'objectif est de mettre en évidence les aspects positifs de la locomotion douce ainsi que de l'encourager et de la favoriser au moyen de stratégies appropriées. Le concept nous paraît toutefois trop restrictif et de ce fait pas convaincant. Non seulement les piétonnes et les piétons (déplacements à pied), les cyclistes, etc. entrent dans la catégorie des usagers de la locomotion douce, mais également les enfants qui se déplacent et qui jouent en plein air. La mobilité dans les zones d'habitation, la sécurité routière et la sécurité des individus dans les espaces publics ressortissent également au thème de la locomotion douce. Lorsqu'il est question de liberté de mouvement et de mobilité, cela implique que les besoins de tous les individus doivent être pris en considération. D'où la nécessité de stipuler dans le plan directeur que les enfants, les personnes souffrant de handicaps (permanents ou temporaires), les personnes avec voiture d'enfant, etc. méritent qu'on leur accorde une attention particulière. On concevra donc la locomotion douce de manière à ce que ces catégories de la population puissent elles aussi se déplacer de façon sûre et autant que possible autonome.

Ce besoin fondamental doit par conséquent faire l'objet à lui seul d'un principe directeur qui figurera en tête de liste. En outre, il s'agit de formuler en termes explicites les mesures qui permettront de le concrétiser. Des mesures étatiques doivent aider à faire en sorte que tous les membres de la société soient mis sur un pied d'égalité et leurs besoins spécifiques pris en considération. La CFQF l'a également déclaré dans sa prise de position à l'égard de la loi sur les handicapés (cf. annexe, publiée dans Questions au féminin n° 2/2000).

Conformément au principe de subsidiarité, le plan directeur met l'accent sur la nécessité d'agir et sur la marge de manœuvre de la Confédération. Il revêt cependant une importance capitale quant à la coordination verticale de la politique des transports (Confédération, cantons, agglomérations, villes et communes) dans le domaine de la locomotion douce. Il faut saluer le fait que la Confédération assume un rôle stratégique dans ce contexte et a conçu un programme d'incitation pour répondre aux besoins immédiats.

**La CFQF demande que le plan directeur soit remanié sur le fond. Il s'agit, pour qu'il soit véritablement axé sur l'avenir, de prendre en considération la mobilité dans la vie quotidienne et dans les zones d'habitation. Les besoins des femmes, des enfants, des personnes ayant des enfants, des personnes âgées et de celles qui souffrent de handicaps temporaires ou permanents (qui se déplacent par ex. avec des béquilles ou en chaise roulante) doivent être inclus. L'élaboration d'un tel plan requiert la participation de spécialistes en la matière.**

## II. Principes directeurs et mesures

**Comme nous l'avons déjà mentionné sous point I Généralités, nous demandons qu'un nouveau principe directeur soit formulé et figure en tête de liste:**

**«Le but, en encourageant la locomotion douce, est de garantir l'accès de toutes les catégories de la population à la mobilité. Il convient de tenir particulièrement compte des besoins des enfants, des jeunes, des personnes âgées et des personnes handicapées.»**

### 2. Infrastructure

#### Principe directeur

Nous approuvons la volonté de développer l'infrastructure facilitant la locomotion douce afin de garantir aux enfants, aux personnes âgées et à celles qui ne peuvent actuellement pas ou qu'au prix de grandes difficultés utiliser les services publics de mobilité (par ex. les personnes avec voiture d'enfant). Comme nous l'avons déjà souligné, il est nécessaire que les besoins de ces catégories d'individus fassent l'objet d'un principe directeur distinct et d'arrêter des mesures concrètes permettant de le concrétiser.

Les personnes avec voiture d'enfant ne sont pas des personnes à mobilité restreinte! Elles rencontrent des obstacles dus à une planification et à un aménagement irréfléchis des transports, des zones d'habitation et de l'environnement professionnel. Il leur est difficile, voire impossible, d'accéder à de nombreux endroits (escaliers, portes et ascenseurs trop étroits).

**La CFQF demande que les personnes avec voiture d'enfant ne soient pas assimilées à des personnes à mobilité restreinte et que le plan directeur soit révisé en conséquence.**

#### Mesures

Il n'est malheureusement pas précisé, dans la mesure 5, si le réaménagement des installations existantes de la Confédération ainsi que de ses institutions et entreprises s'applique uniquement aux réseaux de sentiers, aux installations annexes et aux aires de séjour, ou s'il est aussi prévu d'effectuer un contrôle de la sécurité objective et de la sécurité subjective et, le cas échéant, de les améliorer.

**La CFQF demande que le contrôle de la sécurité objective et de la sécurité subjective des installations existantes de la Confédération ainsi que de ses institutions et**

**entreprises soit également stipulé dans la mesure 5: (par ex. parkings pour vélos, vestiaires et douches, *sécurité objective et sécurité subjective des installations*).**

### **3. Villes et agglomérations**

#### Principe directeur, mesures

Le besoin de mobilité autonome de la population est ici mentionné uniquement en tant qu'«effet positif» de la promotion de la locomotion douce dans les villes et les agglomérations. Cela ne suffit pas (cf. les commentaires sous point I Généralités et la demande que soit formulé un nouveau principe directeur 1).

### **5. Sécurité**

#### Principe directeur

L'aménagement d'une infrastructure sûre et ressentie comme telle est certes une condition préalable à l'encouragement de la locomotion douce. Toutefois, bien que la sécurité routière soit mentionnée dans ce principe directeur et semble occuper une place importante dans le concept, elle en est en fait exclue. «Les mesures visant en premier lieu à accroître la sécurité routière des usagers de la LD ne sont pas l'objet du présent plan directeur». Elles seront élaborées dans le cadre du projet Politique fédérale de sécurité routière. La mesure dans laquelle la cohérence entre le projet Locomotion douce et le projet Politique fédérale de sécurité routière doit être garantie ne ressort pas suffisamment du plan directeur, ni d'ailleurs, vu leur caractère peu contraignant, des explications concernant l'autre projet. «La sécurité de ces personnes **peut** notamment être accrue dans le cadre de la Politique fédérale de sécurité routière par les mesures suivantes: Réaménagement des zones à forte accumulation d'accidents [etc.]».

**La CFQF demande que cette lacune soit comblée et que la cohérence entre les deux projets Locomotion douce et Politique fédérale de sécurité routière soit garantie.**

#### Mesures

Les femmes, en raison de la diversité de leurs conditions de vie sur les plans familial et professionnel, sont particulièrement dépendantes des possibilités de locomotion douce et de la compatibilité de ces dernières avec les transports publics. En comparaison des hommes, elles optent plus fréquemment pour les transports publics et nettement moins pour le trafic motorisé individuel.

Leur liberté de mouvement est limitée, surtout le soir et la nuit, en raison du manque de sécurité subjective et objective. Il y a encore beaucoup à faire sur ce plan-là. Les femmes représentent la moitié de la population (51.1%)<sup>1</sup>, aussi leurs besoins doivent-ils être expressément pris en considération et il s'agit qu'elles participent (femmes spécialistes, utilisatrices) à l'élaboration des mesures et au contrôle de leur application<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Etat 2001, source: Office fédéral de la statistique.

<sup>2</sup> Cf. le programme d'action de la 4<sup>ème</sup> Conférence mondiale de l'ONU sur les femmes (Programme d'action de la 4<sup>ème</sup> Conférence mondiale de l'ONU sur les femmes, Pékin 1995, chapitre K, §253 lit. a, §256 lit. a et c), le plan d'action de la Suisse (Plan d'action de la Suisse, chapitre K, mesure 7), ainsi que l'art. 7

**La CFQF demande que les femmes soient représentées équitablement lors de l'élaboration des mesures et du contrôle de leur application et que des mesures visant à supprimer les inégalités en matière de mobilité soient prévues.**

## **6. Mobilité combinée**

### Mesures

Voir sous 5., Mesures

## **8. Recherche et développement - installations pilotes et installations de démonstration**

### Principe directeur

Les travaux de recherche et développement effectués dans le domaine de la locomotion douce sont louables. Il ne s'agit cependant pas uniquement, dans ce contexte, d'étudier les conséquences sociales, économiques et écologiques de la promotion de la locomotion douce. Il importe aussi, dans l'optique du gender mainstreaming, d'intégrer la dimension égalité des chances entre femmes et hommes, notamment de dépister les inégalités sur le plan de la mobilité.<sup>3</sup>

**La CFQF demande que non seulement les conséquences sociales, économiques et écologiques de la locomotion douce soient étudiées, mais aussi, dans l'optique du gender mainstreaming, que la dimension égalité entre femmes et hommes soit intégrée dans la promotion de la locomotion douce.**

## **9. Statistique et évaluation**

### Mesures

Selon l'art. 3, al. 2, let. d de la loi sur la statistique fédérale, la statistique fédérale sert à évaluer l'application du principe constitutionnel de l'égalité des sexes.

Dans le microrecensement sur le comportement de la population en matière de transports, il n'est pas procédé à une ventilation par sexe, alors que ces indications revêtent une importance fondamentale quant au développement et à la planification de mesures visant à l'égalité dans le domaine de la locomotion douce.<sup>4</sup>

---

de la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes et l'art. 8, al. 3 Cst.

<sup>3</sup> Cf. le programme d'action de la 4<sup>ème</sup> Conférence mondiale de l'ONU sur les femmes (Programme d'action de la 4<sup>ème</sup> Conférence mondiale de l'ONU sur les femmes, Pékin 1995 ,chapitre K, §253 lit. a, §256 lit. a et c), le plan d'action de la Suisse (Plan d'action de la Suisse, chapitre K, mesure 7), ainsi que l'art. 7 de la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, qui stipule explicitement cette exigence, et l'art. 8, al. 3 Cst.

<sup>4</sup>La collecte et la publication, à des fins de planification et d'évaluation, de données et d'informations ventilées par sexe sont exigées dans le Programme d'action de la 4<sup>ème</sup> Conférence mondiale de l'ONU sur

**La CFQF demande que les indications concernant le comportement de la population en matière de transports soient régulièrement ventilées par sexe. Il s'agit de satisfaire aux exigences de la statistique sur la locomotion douce, formulées dans la mesure 1.**

---

les femmes de l'ONU, Pékin 1995, chapitre H, objectif stratégique 3, de même que dans le Plan d'action de la Suisse, chapitre H, mesure 8.