

**Zeitschrift:** FemInfo / Verein Feministische Wissenschaft Schweiz = Association suisse femmes, féminisme, recherche

**Herausgeber:** Verein Feministische Wissenschaft Schweiz

**Band:** - (2024)

**Heft:** 66

**Artikel:** Genre. Transports. Climat : les étapes d'une transformation

**Autor:** Spitzner, Meike

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1098466>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Genre – transports – climat

### Les étapes d'une transformation

TEXTE : MEIKE SPITZNER

TRADUCTION : ALEXANDRA CINTER

**Le changement climatique appelle une transformation. Le problème central, qui explique pourquoi les stratégies n'ont jusqu'ici ni pris en compte la société et ses réalités ni amorcé de changement, est la prégnance structurelle de l'androcentrisme qui façonne la perception de la réalité par les expert·e·x·s.**

Si l'on prend au sérieux les engagements internationaux des États dans la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques ainsi que les conclusions du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), des transformations urgentes s'imposent aujourd'hui. Notre société doit devenir neutre en CO<sub>2</sub> à tous les niveaux afin de limiter les effets négatifs du changement climatique et préserver nos moyens de subsistance. Une

**Klimawandel verlangt nach Transformation. Kernproblem, warum bisherige Strategien weder die Gesellschaft und ihre Realitäten in den Blick nehmen noch eine Transformation angehen, ist die strukturelle Prägung durch Androzentrismus, die die fachliche Wahrnehmung der Wirklichkeit bestimmt.**

profonde réforme des transports constitue l'une des mesures les plus importantes à prendre, également si l'on considère la mobilité sous l'angle de la liberté de mouvement des personnes. Si l'on vise l'abolition des inégalités de genre et la durabilité, une telle réforme ne peut advenir que si elle est soutenable sur le plan climatique, social, ainsi que de l'économie reproductive.

Une stratégie climatique en matière de politique des transports est en cours d'élaboration dans les

pays européens. Elle mise sur des « solutions » technologiques et un « changement des comportements » individuels plutôt que sur la lutte contre des rapports de pouvoir néfastes sur le plan écologique, social et économique et des structures exploitant la nature et la socialité. Beaucoup d'argent public encourage par exemple le passage à une mobilité basée sur la voiture électrique et

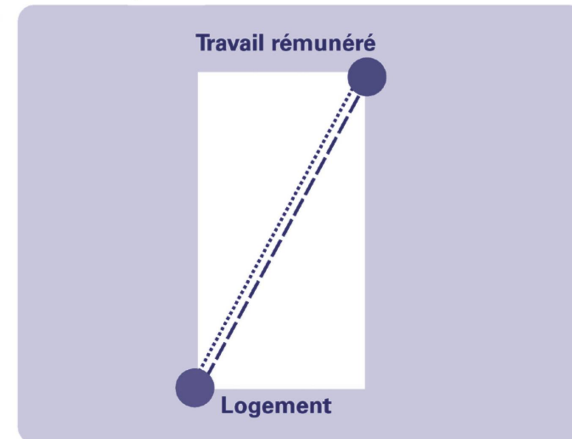
la conduite automatisée, alors que celles-ci laissent pour compte les personnes ne correspondant pas aux constructions dominantes de la masculinité, notamment les femmes. Dans quelle mesure et pourquoi ?

## **Au cœur du problème : une politique des transports androcentrique**

La littérature scientifique des 35 dernières années permet de tirer la conclusion suivante :<sup>1</sup>

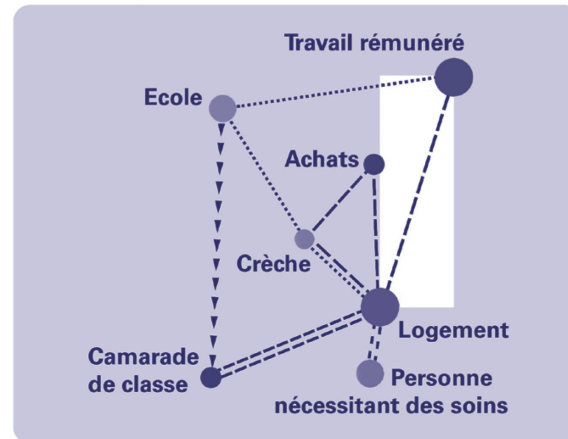
Le problème central, qui explique pourquoi la stratégie climatique actuelle ne prend pas en compte la société et ses réalités et n'amorce pas de transformation, est la nature androcentrique<sup>2</sup> de la « rationalité » professionnelle dans le domaine, particulièrement déterminant pour le climat, que constituent les transports.

**Mobilité** quotidienne liée au travail rémunéré seul



**Politique des transports / stratégies climatiques**

**Mobilité** quotidienne liée à l'ensemble du travail



**défis réels**

Comparons par ex. les différents tracés, en matière de planification et de politique des transports, qui optimisent la « mobilité liée au travail » en ce qui concerne les moyens de transport, les réseaux, les usager·ère·x·s, la politique spatiale ou temporelle, en fonction de l'écart entre la conception de la mobilité de la science des transports (figure de gauche) et les schémas de mobilité effective qui s'observent empiriquement (figure de droite).

Les transports concentrent les problèmes liés au social, au genre, à l'économie reproductive, à l'environnement, à la durabilité et au climat. L'androcentrisme structurel sous-jacent compromet les fondements de la transformation qui s'impose.

**Meike Spitzner** est chercheuse senior et coordinatrice scientifique de la section « Genre » du département Politique de l'énergie, des transports et du climat de l'Institut pour le climat, l'environnement et l'énergie de Wuppertal.

L'androcentrisme représente un risque pour *toustes* : on l'observe par exemple en Allemagne où jusqu'ici, en raison du « privilège des voitures de fonction », les automobiles (avant tout celles d'hommes exerçant une activité professionnelle) sont subventionnées trois fois par l'impôt. Cela représente environ 62 % du contingent annuel de véhicules neufs et détermine largement la croissance du parc automobile qui chaque année devient plus important, plus lourd et consomme plus de carburant/d'énergie. A l'inverse, la responsabilité politique de financer le travail de soins et sa mobilité a jusqu'à présent été niée, engendrant une crise socio-économico-écologique de l'économie reproductive.<sup>3</sup> Il en résulte une injonction à la motorisation et une génération structurelle du trafic, problématiques sur le plan de l'écologie, du social et de l'économie (reproductive), la difficulté de concilier emploi et famille en raison des transports, la nécessité de trajets d'accompagnement qui accroissent le travail reproductif, des zones mal desservies et le renoncement forcé à la mobilité. Les coûts pour l'ensemble de la société sont difficiles à évaluer, mais la « dette publique du care », comme j'appelle la valeur monétaire du travail non rémuné-

ré des femmes, lié à l'exploitation et à la hiérarchie des genres, s'élève aujourd'hui déjà à 825 milliards d'euros par an pour l'Allemagne. C'est presque autant que l'ensemble des dépenses effectuées par l'État fédéral, les Länder et les communes au cours de la même période.<sup>4</sup> Tout le monde est victime de l'androcentrisme, aussi de manière directe : selon l'Office fédéral allemand de l'environnement, l'augmentation des prix de 2000 à 2018 n'a été que de 36 % pour l'achat/l'entretien d'automobiles, contre 57 % pour les billets de train et même de 79 % pour les transports publics locaux.

Ni les subventions à une mobilité basée sur la voiture électrique ni la conduite automatisée ne réduisent l'injonction à la motorisation ou l'augmentation structurelle du volume du trafic. Et celles-ci ne peuvent ni être freinées individuellement par les citoyen·ne·x·s en modifiant leur « orientation comportementale » ni créer des conditions de mobilité sûres pour toutes limitant également les trajets liés au travail reproductif.

## **Stratégies pour des transports durables**

Au vu des risques évoqués, qui résultent de l'androcentrisme structurel du secteur des transports, l'adoption des stratégies suivantes paraît urgente :

1. Repérer/enrayer activement et systématiquement l'androcentrisme et évaluer ex ante les effets sur l'égalité des genres afin d'assurer une perception et un traitement plus adéquats des problèmes (et plus d'efficacité). L'évaluation ex ante de l'impact sur l'égalité est un outil adapté précisément pour le climat par l'Office fédéral allemand de l'environnement. Elle est obligatoire (et assortie de sanctions financières) dans l'élaboration de toutes les bases scientifiques, politiques et de planification utilisées dans la prise de décisions.<sup>5</sup> Il faut pour ce faire créer des bases de données solides via des catégories de données non androcentriques. Les données désagrégées et réagrégées par sexe ne suffisent pas. En particulier, concernant les transports et leur réforme, les stratégies et les instruments de politique climatique, des bases de données intégrant le genre sont nécessaires, par exemple pour saisir le volume du trafic lié à l'économie reproductive.

2. Libérer tout le monde des charges associées au genre. Cela implique le dépassement des priorités androcentriques erronées (par ex. favoriser à large échelle un accès sans voiture aux lieux impliqués dans l'économie reproductive plutôt que de promouvoir les voitures électriques), le remplacement d'instruments

politiques faisant fausse route (par ex. forfait pour la mobilité reproductive au lieu d'un forfait pour les pendulaires, refus de l'extension aux ménages des quotas d'émission carbone), lutte ciblée contre l'opposition au devoir étatique de fournir des services d'intérêt général (par ex. financement stable d'abonnements de transports publics à un prix abordable) ainsi qu'un débat politique ciblé et informé sur la valeur de l'économie reproductive, de l'économie sociale, de l'économie des petites et moyennes entreprises et d'une économie centrée sur l'accumulation.<sup>6</sup>

3. Éliminer de manière ciblée la pression de la masculinisation pesant sur toutes. Vu l'efficacité structurelle de la hiérarchisation des genres inhérente à l'androcentrisme et la difficulté à l'enrayer au niveau individuel, le risque est grand d'un manque de prise de conscience du problème et de sa reproduction involontaire. Il est donc important de faire de l'androcentrisme un sujet et un concept de référence en dévoilant la masculinité de toutes les politiques (y compris institutionnelles et dans les procédures de planification) ou de leur mise en œuvre. En outre, il faut viser un changement des conditions-cadres de l'action et thématiser les structures ayant le pouvoir d'élaborer et de définir au lieu de perpétuer les approches individuelles et bottom-up.

4. S'attaquer à la cause du problème et refuser le réductionnisme des approches « end of pipe ».<sup>7</sup> Concrètement cela signifie introduire des instruments contre l'augmentation structurelle des trajets qui pèse sur les ménages et les personnes assurant le travail reproductif. Parmi les propositions concrètes pourraient figurer une taxe sur la génération de trafic ou l'examen de l'impact de chaque loi sur le trafic.

5. Prévention ciblée contre la féminisation de la responsabilité climatique. Ce risque menace de s'aggraver sensiblement : d'une part, dans la pensée infrastructurelle dominante l'économie reproductrice n'existe pas, elle ne relève pas de l'économie mais du domaine privé, elle est souvent classée sous la rubrique « consommation ». D'autre part, cette pensée n'ambitionne pas de modifier les structures à l'origine des problèmes mais seulement de combattre ceux-ci là où ils se manifestent directement : dans la gestion soi-disant individuelle du quotidien. Étant désormais admis au niveau politique que les stratégies d'efficacité dominantes ne suffisent pas à réduire le CO<sub>2</sub>, la responsabilité est de plus en plus reportée sur les ménages. Ce sont en première ligne les activités liées à l'économie reproductrice qui se voient imposer des obligations écologiques et la nécessité de renoncer

à l'énergie, à la mobilité et aux ressources. Une telle politique de suffisance androcentrique émerge actuellement en Europe.

Ainsi, il est essentiel d'introduire des *droits de suffisance émancipatrice* pour les ménages privés, offrant des infrastructures qui permettent des activités quotidiennes durables. La suffisance émancipatrice se définit comme la liberté et le droit de pouvoir gérer le quotidien et de s'occuper des membres du ménage de manière rationnelle et qualitative du point de vue de l'économie reproductrice. Ceci en garantissant l'autonomie des personnes assurant le travail reproductif, en réduisant les charges unilatérales liées au genre et en renforçant le pouvoir d'organisation de la société sans augmenter la destruction de la nature ni porter atteinte à cet environnement social et naturel que nous partageons et léguons.<sup>8</sup> Cette stratégie implique également un changement majeur de priorités, la libération des impératifs de « croissance-contribution-obligation », tels que la motorisation forcée en raison d'un manque d'accessibilité.

Sans ces stratégies, la perspective androcentrique persistera et ne cessera d'engendrer de nouveaux problèmes.

- 1 Cf. par ex. Spitzner, Meike ; Beik, Ute : Reproduktionsarbeits-Mobilität. Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien. Dans : Spitzner, Meike ; Hesse, Markus ; Holzappel, Helmut (éd.) : Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität. Wuppertal : Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität, 1999, p. 40-140. Voir également Spitzner, Meike ; Hummel, Diana ; Stiess, Immanuel ; Alber, Gotelind ; Röhr, Ulrike : Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik. Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik. Berlin : Umweltbundesamt, 2020.
- 2 « L'androcentrisme désigne une manière de penser, de voir et d'orienter les faits politiques, économiques, scientifiques et sociaux qui prend la masculinité pour critère et norme. L'androcentrisme possède ainsi une puissante efficacité sociale structurelle indirecte qui opère une hiérarchisation des genres. » [Nous traduisons] Spitzner et al., 2020, p. 50 (cf. note 1).
- 3 L'approche analytique de la crise socio-économico-écologique de l'économie reproductive développée par Spitzner et Beik en 1995 est

désormais plus largement représentée dans la recherche en écologie.

- 4 Rudolf, Christine ; Funke, Claire ; Schön, Lilly ; Knobloch, Ulrike ; Reiche, Ulrike : 3 Zahlen sprechen Klartext. [www.closecondatagap.de](http://www.closecondatagap.de) (25.01.2024).
- 5 Cf. également les impératifs d'intégration de la dimension de genre ancrés dans la loi (en Allemagne).
- 6 Spitzner, Meike : Für emanzipative Suffizienz-Perspektiven. Green New Deal statt nachhaltiger Bewältigung der Versorgungsökonomie-Krise und Verkehrsvermeidung? Dans : Prokla 202 (51/1), 2021, p. 95-114.
- 7 La politique environnementale distingue entre les stratégies ciblant le dernier maillon de la chaîne de production ou d'impact polluante, appelées « end-of-pipe », et les stratégies ciblant la cause initiale de ces chaînes et reposant sur le « principe du pollueur-payeur ».
- 8 Spitzner, Meike ; Buchmüller, Sandra : Energiesuffizienz – Transformation von Energiebedarf, Versorgungsökonomie, Geschlechterverhältnissen und Suffizienz. Bericht zum emanzipativen Suffizienzansatz. Wuppertal : WI, 2016.