



Les femmes auront-elles la peau des autoroutes?

VOTATIONS C'est une surprise: selon un sondage publié hier, un non se profile sur les projets d'aménagement routiers, poussé par un rejet massif de l'électorat féminin

YAN PAUCHARD, BERNE
X @yanpauchard

Les femmes auront-elles la peau (ou le bitume) des autoroutes le 24 novembre prochain? Au-delà de sa formulation un brin provocatrice, la question n'a rien d'une boutade. Les sondages sont aussi serrés que limpides. Le vote féminin n'est absolument pas acquis à l'enveloppe de 5 milliards prévue pour financer les six projets d'aménagement autoroutiers à travers la Suisse. En octobre déjà, dans la première enquête gfs.bern pour la SSR, seulement 44% des femmes se déclaraient en faveur du oui, contre 59% des hommes. Une tendance qui s'est encore renforcée. Dans le second sondage gfs.bern, rendu public hier, les électrices ne seraient plus que 38% à soutenir les autoroutes. L'écart s'est même légèrement creusé vis-à-vis des hommes (55% de oui).

Ces sondages ne surprennent pas David Raedler, coprésident de l'Association transport et environnement (ATE) Suisse, l'une des organisations qui a lancé le référendum. «En matière de mobilité routière, le fossé ville-campagne est souvent mis en avant, mais on parle peu de la différence homme-femme», reconnaît l'écologiste. Pour l'anecdote, le mercredi 2 octobre à Berne, il était le seul représentant masculin, entouré de cinq femmes, lors du lancement de campagne des opposants. Un ratio plutôt rare dans la grande salle du Centre de presse du Palais fédéral.

Des «travailleuses de proximité»

«Les femmes ont tendance à voter davantage en faveur des mesures de protection de l'environnement, observe David Raedler. On l'a vu sur la loi CO₂, notamment.» En juin 2021, une majorité

de femmes (52%) approuvait en effet cette loi visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, contrairement aux hommes (45% de oui). Deux ans plus tard, elles plébiscitaient la loi climat à 63%, davantage que les hommes (55% de oui). Aux yeux du coprésident de l'ATE, cette différence de sensibilité se renforce encore dans le domaine de la mobilité, «où les habitudes sont contrastées selon le genre». «Un exemple parmi d'autres, la raison du report modal de la voiture au vélo est majoritairement liée à la sécurité pour les femmes, alors que c'est le gain de temps pour les hommes», détaille l'avocat de profession, ajoutant en souriant qu'on constate «une surreprésentation masculine parmi les propriétaires de vélo électrique à 45 km/h, où on retrouve une notion de puissance».

«En matière de mobilité routière, le fossé ville-campagne est souvent mis en avant, mais on parle peu de la différence de genre»

DAVID RAEDLER, COPRÉSIDENT DE L'ATE SUISSE

Ces usages genrés de mobilité sont confirmés dans le camp d'en face. Pour la PLR Pierrette Roulet-Grin, qui a présidé la section vaudoise du TCS, ils sont particulièrement marqués pour les autoroutes. «Malgré les évolutions de la société, le partage des tâches familiales n'est toujours pas égalitaire, constate celle qui fut députée et préfète. Davantage de femmes travaillent à temps partiel, ont la charge d'aller chercher les

enfants ou de faire les courses, cherchant donc plus que les hommes un emploi près de chez elle. Ce sont des travailleuses de proximité.» Utilisant moins les grands axes, elles seraient donc moins sensibles à la problématique des embouteillages, selon Pierrette Roulet-Grin.

Présidente de la Commission des transports du Conseil des Etats, la Valaisanne Marianne Maret se montre prudente quant à la question du genre dans le domaine de la mobilité et appelle à éviter les caricatures. «Je remarque que lors du vote au parlement sur les autoroutes, il n'y a pas eu de différences hommes-femmes, les fronts étaient clairement gauche-droite», précise la sénatrice centriste. Elle se questionne néanmoins: «Le fait que les professionnels de la route, conducteurs de poids lourds ou d'utilitaires, sont encore essentiellement des hommes joue peut-être sur les perceptions.»

Communication ciblée

Reste que la question du genre influence directement les débats entourant la votation. «Dès le début, nous avons identifié deux publics difficiles à convaincre, la population urbaine et les femmes», glisse-t-on au sein de l'équipe de campagne des partisans, où on n'hésite pas à mettre en avant plutôt des figures féminines. C'est ainsi qu'on a vu la conseillère nationale vaudoise PLR Jacqueline de Quattro, pourtant non-membre de la Commission des transports, défendre le oui, aux côtés du conseiller fédéral Albert Rösti, tant sur le plateau d'*Infrarouge* sur la RTS que sur celui d'*Arena* en Suisse allemande.

Quant aux opposants, ils ont créé un site internet dédié spécifiquement à la population féminine. «Nous adressons nos arguments tout aussi bien aux hommes: ceux de l'irresponsabilité d'in-

LE TEMPS

Le Temps
1209 Genève
022 575 80 50
<https://www.letemps.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 34'733
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 5
Fläche: 37'027 mm²

Auftrag: 3007101
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 93911228
Ausschnitt Seite: 2/2

vestir 5 milliards dans des infrastructures routières qui ne vont à terme qu'augmenter le trafic et l'insécurité, souligne la Genevoise Lisa Mazzone, présidente des Vert·e·s suisses. L'objectif est avant tout d'inciter les femmes à aller voter car, malheureusement, nous n'avons jamais rattrapé le retard pris en obtenant le droit de vote en 1971 et la participation féminine est moins forte.» Et au vu des derniers sondages, c'est une mobilisation qui pourrait peser lourd le dimanche 24 novembre. ■