

Google bus protests

Traduction et adaptation depuis [Google Bus protests Wikipedia, the free encyclopedia](#)

Lieu

San Francisco, USA

Date

Date décembre 2013 - février 2016

Causes

Causée par des services de transport privés fonctionnant parallèlement aux services municipaux (cause directe) Gentrification et déplacement (cause indirecte)

Introduction

Les manifestations contre les autobus de Google ont été une série d'activismes communautaires organisés par les habitants de la région de la baie de San Francisco à partir de la fin de 2013, lorsque l'utilisation des navettes de bus employés par Google et d'autres entreprises locales de technologie est devenue largement publicisée. Le terme " Google bus " est *pers pro toto*, dans la mesure où de nombreuses autres entreprises technologiques telles que Apple, Facebook, Yahoo et Genentech paient également pour les services de navette exploités par des entreprises de transport privées (1). Les questions fondamentales entourant l'utilisation des autobus étaient que les employés des compagnies de technologie étaient les seuls à pouvoir les utiliser, et pendant une période de temps considérable, les autobus utilisaient l'infrastructure municipale sans compenser la ville pour leur utilisation. Selon le professeur [Abigail De Kosnik](#), professeur à Berkeley, les protestations qui en ont résulté peuvent être considérées comme des " La colère que de nombreux habitants de San Francisco ressentent à l'égard du privilège technologique et de la facilitation de l'élargissement d'une division de classe dans la ville ", et que les protestations contre Google Bus étaient des " tentative de perturber la fluidité de la diffusion du privilège technologique." (2)

La principale stratégie utilisée pendant les manifestations a consisté à arrêter brièvement les autobus pendant qu'ils embarquaient des passagers à leurs arrêts. Par la suite, les messages des groupes de protestation ont été diffusés par les médias, communiquant les actions des groupes de protestation à un public plus large dans la région de la Baie, en Californie et dans le pays. L'utilisation gratuite de l'infrastructure de la ville par les autobus a été diffusée sur une scène nationale, ce qui a finalement mené à la mise en œuvre du Programme des navettes de banlieue, qui a soumis les services de navette à des processus réglementaires et a permis d'en recueillir des fonds, ce qui a légitimé leur utilisation.

Contexte

Les autobus sont utilisés pour acheminer uniquement les employés des sociétés de technologie de leur domicile à San Francisco et Oakland vers les campus des entreprises de la Silicon Valley, à environ 40 milles de là (3). Les personnes impliquées dans ces manifestations considéraient les autobus comme des symboles d'embourgeoisement et de déplacement dans une ville où la croissance rapide du secteur de la technologie a entraîné une hausse des loyers et des prix du logement.(4)

En réaction aux protestations, la ville de San Francisco a commencé à réglementer provisoirement les services de navettes en août 2014, certains arrêts de la navette étant fermés ou réaffectés à d'autres endroits de la ville. (5) Une solution permanente, connue sous le nom de Programme des navettes de navette, est entrée en vigueur le 1er février 2016. Grâce à ces nouvelles règles, en mai 2017, les protestations avaient largement diminué.(6)

Besoins de transport

La croissance du secteur technologique de la Silicon Valley au début du XXIe siècle a favorisé l'arrivée de travailleurs dans la région. Du point de vue de la justice spatiale, c'est cette croissance qui a entraîné une demande accrue des réseaux de transport en commun desservant la grande région de Bay. Ces liens inadéquats entre les lieux de travail de San Francisco et de la Silicon Valley sont devenus l'un des principaux facteurs à l'origine de la mise en œuvre par les employeurs de la Silicon Valley en 2008 des autobus Google comme solutions de rechange viables. En guise de gain net, le transport par autobus a permis aux travailleurs d'avoir un moyen pratique de se rendre au travail tout en permettant aux travailleurs des technologies de vivre à l'extérieur de la Silicon Valley. Selon un rapport publié en 2012 par l'Office des transports municipaux de San Francisco (SFMTA), il y avait environ 6 500 navetteurs technologiques qui utilisaient des navettes pour les emmener de leurs foyers respectifs vers des lieux de travail à l'extérieur de la ville.(7)

Gentrification

Parallèlement, la présence croissante d'entreprises technologiques dans la région métropolitaine environnante a eu des effets sur la ville elle-même, à savoir l'embourgeoisement.(8)(9). L'utilisation de services d'autobus exclusifs, ainsi que les emplacements suburbains des entreprises de technologie, ont permis d'isoler les travailleurs de la technologie des autres résidents de San Francisco d'une manière semblable à celle des collectivités isolées. Observations des bus Google incluses:

“Les bus roulent jusqu'aux arrêts d'autobus de San Francisco le matin et le soir, mais ils ne sont pas marqués, ou presque, et pas pour le public. La plupart d'entre eux sont d'un blanc étincelant, avec des vitres teintées dans le noir, comme des limousines, et certains jours, je les considère comme les vaisseaux spatiaux sur lesquels nos seigneurs extraterrestres ont débarqué pour nous dominer. Parfois, le Google Bus ressemble à un visage du capitalisme dirigé par Janus, en ce sens qu'il contient des gens trop précieux pour utiliser les transports publics ou conduire eux-mêmes.”(10)

Duels des Systèmes de transport

La mise en œuvre de l'autobus a rapidement suscité des inquiétudes, notamment en ce qui concerne l'utilisation des arrêts d'autobus publics par les navettes. Le fait d'avoir deux systèmes de transport différents essayant chacun d'utiliser les mêmes zones désignées à chaque arrêt d'une manière non coordonnée a entraîné une congestion inutile de la circulation, une utilisation que la ville de San Francisco n' a pas été compensée.(11) Un rapport interne de la ville a déclaré:

Avant août 2014, San Francisco ne réglementait pas les navettes de banlieue et ne percevait pas de redevances. Des navettes circulaient dans toute la ville sur de grandes artères et de petites rues non artérielles. Navettes transportant des passagers chargés et déchargés dans divers endroits, qu'ils soient légaux ou non, y compris les zones de chargement blanches, les zones rouges Muni et d'autres espaces de trottoirs vacants. Lorsqu'il n' y avait pas de trottoir, les navettes chargeaient ou déchargeaient souvent les passagers dans la voie de circulation. L'absence de règles concernant l'endroit et le moment où le chargement et le déchargement étaient permis a créé de la confusion chez les exploitants de navettes et les voisins, une application incohérente et des conflits réels ou perçus avec d'autres modes de transport.(12)

Avec la hausse des loyers due à l'embourgeoisement et les expulsions de plus en plus fréquentes dans les logements locaux à la fin de 2013, le fait que les services d'autobus privés fonctionnaient sans payer de frais au gouvernement local n' a fait qu'accroître la probabilité que les résidents de la ville prennent des mesures directes.(13)

Protestations

Action directe

Les manifestations ont commencé le 9 décembre 2013, lorsque des militants d'un groupe appelé Heart of the City ont bloqué et sont entrés dans un bus à impériale utilisé par Google sur la 24e rue et Valence dans le quartier de la [Mission de San Francisco](#).(14) Cela a incité d'autres groupes de l'autre côté de la baie à Oakland et hors de l'État de Seattle à protester contre la présence d'autobus privés de technologie dans leur région(15)(16). Dans la majorité des incidents, les manifestants ont simplement empêché les autobus de quitter leurs arrêts.(17) Lors d'une manifestation organisée par Eviction Free San Francisco le 20 décembre 2013, un groupe d'individus a bloqué un bus alors qu'un organisateur utilisant un haut-parleur à l'arrière d'un camion a attiré l'attention sur le blocus, qui a duré 30 minutes. Le 1er avril 2014, le jour des [fous d'avril](#), des manifestants en costumes bleus, jaunes et rouges ont bloqué un bus Google le 24 avril et à Valence, l'empêchant de partir. Un organisateur du nom de "Judith Hart", qui prétendait être le président de la nouvelle division Gmuni de Google, a commencé à répondre aux questions d'un haut-parleur de la foule qui se rassemblait pendant qu'elle distribuait les laissez-passer de Gmuni, ce qui, selon elle, permettait au public de monter gratuitement dans les bus de Google. Après que plusieurs personnes de la foule se sont vu refuser l'embarquement, l'organisateur a avoué à la police à l'arrivée que le chauffeur d'autobus "n'avait peut-être pas été avisé du programme" et que l'autobus avait finalement été autorisé à partir.(18)

De l'autre côté de la baie d'Oakland, les manifestants étaient plus pointus dans leur blocus, un manifestant brisant la vitre d'un autobus(19) tandis qu'un autre manifestant sans lien de parenté crevait le pneu d'un autre autobus. D'autres manifestants arrêtant un autobus à Oakland ont déployé

une banderole contenant des propos injurieux.(20) Le 2 avril 2014, un manifestant s'est rendu sur le toit d'un autobus Yahoo près de la station MacArthur de Bay Area Rapid Transit à Oakland, près de la station MacArthur, où il a vomi sur le pare-brise. (21) Selon un organisateur de San Francisco, les manifestations à Oakland n'étaient pas affiliées aux groupes de San Francisco, avec " le seul lien réel est que la plupart de nos communautés sont fortement déplacées et que les gens sont très en colère "

Réponse de la police

Dans presque tous les incidents, les manifestants qui bloquaient les autobus ont fini par se déplacer, soit de leur propre chef, soit sur ordre de la police. Très peu de cas d'arrestations ont été signalés au cours des manifestations, principalement en raison de ce que l'on appelle [les facteurs Graham](#), selon lesquels le recours au pouvoir d'arrestation de la police est considéré comme inopportun dans les cas où les gens sont considérés comme manifestant pacifiquement. Dans ces cas, les agents du Département de police de San Francisco sont formés pour désamorcer la situation en utilisant d'autres moyens non conflictuels, tels que la communication avec des sujets non conformes.(22)

Résolution

Conseil de surveillance de SF

Devant l'intérêt grandissant des médias et du public pour les manifestations, le Conseil des superviseurs de San Francisco a tenu sa première réunion de trois heures sur les manifestations à l'Hôtel de ville le 7 janvier 2014. Des navettes technologiques avaient été offertes une solution qui leur offrait la possibilité d'être facturées 1 \$ par arrêt par jour, peu importe le nombre de travailleurs embarqués ou débarqués. Les résidents en colère, citant les frais de 2 \$ que les San Franciscains devaient payer pour monter à bord des autobus municipaux, ont exigé que les services d'autobus privés paient plus pour leur part. (23) Dans l'intervalle, le Conseil des superviseurs a demandé à l'Office municipal des transports de San Francisco de charger un groupe d'experts de commencer à recueillir des informations sur une solution à long terme. Six mois plus tard, en juillet 2014, la SFMTA a commencé à mettre en œuvre son premier tarif préliminaire de 1,00 \$ pour chaque arrêt public utilisé par les autobus, lequel devait permettre de recueillir 1,5 million de dollars au cours des 18 mois où il devait être en vigueur.

Réponses des entreprises technologiques

En février 2014, Google a fait un don de 6,8 millions de dollars à la SFMTA pour fournir des services de transport en commun gratuits aux enfants à faible revenu de San Francisco.(24) Le 31 mars 2014, le groupe tech-advocacy group [sf. citi](#) - dirigé par Ron Conway, investisseur providentiel dans Google et d'autres sociétés de technologie - a publié une déclaration d'appui au programme pilote de la

SFMTA.(25) 

Programme des transport en commun de navette

En 2015, la SFMTA a publié les résultats de son programme pilote d'enquête, qui a révélé qu'environ 47 % des travailleurs dans les secteurs de la technologie se rendraient au travail en voiture privée s'ils n'avaient pas de navettes à leur disposition, augmentant ainsi le nombre de voitures privées dans la région. C'est ce qui a amené le conseil d'administration de la SFMTA à approuver une solution plus large, connue par la suite sous le nom de Programme des navettes de banlieue. Le programme a permis à la Ville de réglementer les autobus en délimitant l'endroit où ils pouvaient se rendre, leur taille et le montant que chaque autobus devait payer à la Ville pour compenser leur utilisation des arrêts d'autobus. Les protestations sporadiques se sont poursuivies jusqu'en février 2016⁽²⁶⁾, date à laquelle la SFMTA a approuvé une prolongation du programme, ce qui lui a permis de se poursuivre au-delà de la date initiale du 31 mars 2017.⁽²⁷⁾ Cette extension comportait des règlements plus stricts sur les navettes, y compris des limites aux autobus de plus grande taille, l'approbation finale sur toutes les routes principales à emprunter et la ville offrait une formation en matière de sécurité aux conducteurs. Une coordination plus stricte serait également assurée par la poursuite GPS continue des navettes. Enfin, l'agrandissement a rendu permanente la capacité de la ville de percevoir les frais par arrêt,⁽²⁸⁾ qui s'élevaient à 7,31 \$ par arrêt en février 2018.⁽²⁹⁾

Notes et références

1. Kelly, Heather (November 17, 2015). "Tech Buses to Become Permanent in San Francisco". CNNMoney.
2. De Kosnik, Abigail (2 November 2014). "Disrupting Technological Privilege: The 2013-14 San Francisco Google Bus Protests". Performance Research. 19 (6): 99. doi:10.1080/13528165.2014.985117.
3. Sarah McBride (December 9, 2013). "Google bus blocked in San Francisco protest vs gentrification". Reuters. Archived from the original on December 9, 2013. Retrieved December 9, 2013.
4. Gumbel, Andrew (25 January 2014). "San Francisco's guerrilla protest at Google buses swells into revolt". the Guardian.
5. Lee, Wendy (July 9, 2016). "More Tech Workers Driving Solo After SF Cuts Shuttle Stops". San Francisco Chronicle. Retrieved 18 July 2017.
6. Pender, Kathleen (May 22, 2017). "Will Occupy Silicon Valley be the sequel to Occupy Wall Street?". San Francisco Chronicle. Retrieved 18 July 2017.
7. Paine, Carli (September 4, 2012). "Private Shuttle Policy Development Memorandum" (PDF) (Press release). San Francisco, CA: San Francisco Municipal Transportation Agency SFMTA. Retrieved 2017-07-18.
8. Solnit, Rebecca (2014). "The Google bus: Silicon Valley invades". Encyclopedia of Trouble and Spaciousness. Trinity Univ Pr. pp. 267-268. ISBN 9781595341983.
9. Miner, Casey (17 December 2013). "In A Divided San Francisco, Private Tech Buses Drive Tension". All Things Considered. National Public Radio (NPR).
10. Solnit, Rebecca (2014). "Diary". London Review of Books. 36 (4).
11. Streitfeld, David (January 21, 2014). "Activists Accuse Tech Community of Throwing San Francisco Under the Bus". The New York Times. NYTimes Co.
12. "Item 11 Commuter Shuttle Program Continuation - Staff Report" (PDF). San Francisco Municipal Transportation Agency. SFMTA. 19 December 2016. p. 6.
13. Attoh, Kafui A. (20 March 2014). "What Type of Public Transit for What Type of Public?". New Labor Forum. 23 (2): 58-66. doi:10.1177/1095796014527919

14. "Google Bus Block" (Press release). San Francisco, CA: Heart of the City (direct action affinity group). December 9, 2013. Retrieved 2017-07-18.
15. David Streitfeld (December 20, 2013). "Google Bus Vandalized During Protest". The New York Times. Archived from the original on September 29, 2014. Retrieved December 20, 2013.
16. Nick Wingfield (February 10, 2014). "Seattle Gets Its Own Tech Bus Protest". The New York Times. Archived from the original on September 29, 2014. Retrieved February 10, 2014.
17. Bhattacharjee, Riya (April 2, 2014). "Protesters Block, Vomit on Tech Commuter Buses". NBC Bay Area.
18. "April Fool's Protesters Block Google Bus In San Francisco Ahead Of Key Vote". CBS SF Bay Area / 5KPIX. 1 April 2014. Archived from the original on 23 September 2017. Retrieved 23 September 2017.
19. Streitfeld, David; Wollan, Malia (31 January 2014). "Tech Rides Are Focus of Hostility in Bay Area". The New York Times. Archived from the original on August 14, 2017.
20. Cabanatuan, Michael; Kurtis Alexander (January 21, 2014). "Google bus backlash: S.F. to impose fees on tech shuttles". San Francisco Chronicle. Archived from the original on March 12, 2014. Retrieved March 12, 2014.
21. Huet, Ellen (2 April 2014). "Protesters block, vomit on Yahoo bus in Oakland". The Technology Chronicles.
22. San Francisco Police Officers Association (April 6, 2016). "Use of Force Proposed General Order / Peace Officer Standards and Training (POST)" (PDF). SanFranciscoPolice.org. SFPOA. p. 2.
23. Oremus, Will (16 January 2014). "Has the Tech Backlash Gotten So Bad That Googlers Need Private Security?". Slate.
24. Coté, John; Marisa Lagos (February 28, 2014). "Google says \$6.8 million for youth Muni passes just a start". San Francisco Chronicle. Archived from the original on March 13, 2014. Retrieved March 13, 2014.
25. Rodriguez, Joe Fitzgerald (31 March 2014). "Opposing sides rally troops for tech bus throw-down". San Francisco Bay Guardian Online. Archived from the original on 11 August 2017.
26. "Protest Blocks Tech Buses as SF Supes Mull Program Extension". NBC Bay Area. February 9, 2016.
27. San Francisco Municipal Transportation Agency (23 February 2017). "Commuter Shuttle Program / Project Updates". SFMTA.
28. "Commuter Shuttle Program Policy: GPS Real-Time Location and Movement Data" (PDF). San Francisco Municipal Transportation Agency. SFMTA. January 2017. p. 2, 12.
29. San Francisco Municipal Transportation Agency (23 February 2017). "Commuter Shuttle Program / Project Details / Fees". SFMTA.

Pages Liées

- [Carnet de la ville de Rennes dépendante à g00gle](#)

From:
<https://wiki.kaouenn-norz.fr/> - **Kaouenn-norz**

Permanent link:
https://wiki.kaouenn-norz.fr/hors_les_murs:no-g00gle:g00gle:google_bus_protests

Last update: **2021/05/28 13:52**



