

agam & aupa
AGENCES D'URBANISME

La ville & le genre

L'AMÉNAGEMENT COMME
ACCÉLÉRATEUR D'ÉGALITÉ

QUELLES ACTIONS SUR LE TERRITOIRE DE LA
MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE ?

aupa
AGENCE D'URBANISME
PAYS D'AIX-EN-PROVENCE

agAM
AGENCE D'URBANISME DE
L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

décembre
2020

Introduction

Les inégalités entre les femmes et les hommes sont objectivées depuis plusieurs années par une série d'indicateurs et de données socio-économiques permettant de guider l'action publique dans la mise en œuvre de mesures de rattrapage (écart de salaire, taux de précarité, taux d'activité, taux de féminisation des emplois, monoparentalité, temps partiel...). Certains secteurs des politiques publiques restent toutefois encore peu investis par ces questions d'égalité femmes-hommes et peu éclairés par des données spécifiques sur le sujet. C'est le cas notamment du secteur de l'aménagement urbain où les questions de structuration et d'articulation des espaces et des territoires sont encore peu appréhendées sous le prisme du genre¹. Il est donc difficile d'objectiver les inégalités en matière de mobilité et de déplacements, d'accès aux espaces et aux équipements publics...

Pourtant, la simple observation nous permet de constater qu'il existe des différences de pratique de l'espace urbain entre les femmes et les hommes : surreprésentation des femmes dans les parcs pour enfants, proportion plus faible des femmes le soir dans les transports publics, peu de femmes à vélo ou en deux roues motorisées, utilisation quasi-exclusive des équipements sportifs en libre accès par des hommes...

Ces différences en termes de déplacements et d'occupation de l'espace public témoignent d'un rapport contrasté à la ville entre les populations féminines et masculines. Il est dès lors pertinent d'interroger la ville sous le prisme du genre pour déconstruire certaines idées reçues et analyser ces différences de pratique qui peuvent être révélatrices et productrices d'inégalités.

Depuis les années 2000, plusieurs spécialistes de l'aménagement (professionnels et universitaires) s'intéressent à ces questions. Les études sur le sujet se heurtent quasi-systématiquement à un manque de données genrées à toutes les échelles du territoire. Ce qui explique en partie la faible intégration de cette problématique dans la réflexion sur l'aménagement urbain en France et dans les politiques publiques qui l'encadrent.

La puissance publique fait preuve d'une volonté de plus en plus marquée de s'intéresser aux inégalités femmes-hommes dans tous les secteurs de l'action publique, y compris dans le secteur de l'aménagement.

Depuis la loi du 4 août 2014², les collectivités ont l'obligation de présenter, préalablement au débat d'orientation budgétaire, un rapport annuel sur la situation de l'égalité entre les femmes et les hommes sur leur territoire. La Métropole Aix-Marseille Provence s'intéresse donc depuis sa création aux inégalités femmes-hommes, et plus particulièrement aujourd'hui au processus de fabrique de la ville.

Cette note a pour objectif d'interroger les usages genrés de la ville en s'appuyant sur des exemples concrets et, dès que possible, sur des données relatives à Aix-Marseille Provence pour comprendre en quoi la ville et les villages peuvent refléter ou produire des inégalités entre les femmes et les hommes. Il s'agit également de s'inspirer de ce qui est fait ailleurs en France ou dans le monde, afin de proposer des leviers permettant de façonner une ville plus inclusive, pour les femmes et pour toutes les catégories de la population.

1/ Le genre est à différencier du sexe (au sens strictement biologique) puisqu'il résulte d'une construction sociale et historique qui organise et hiérarchise les rapports sociaux entre les femmes et les hommes

2/ Loi n° 2014-873 du 4 août 2014 pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes et son décret n° 2015-761 du 24 juin relatif au rapport sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intéressant les collectivités territoriales

a

a

intro

I. La ville : reflet des inégalités femmes/hommes ?

1.1 Une pratique genrée de l'espace public ?

Motivations et moyens de déplacement - des indicateurs d'(in)égalité

Les femmes et les hommes disposent en théorie des mêmes conditions de mobilité et d'accès aux espaces et équipements publics. Dans la pratique, il apparaît toutefois des comportements et usages différents.

Si les femmes et les hommes effectuent en moyenne le même nombre de trajets sur une journée, les motifs de leurs déplacements diffèrent : les femmes se déplacent majoritairement pour des achats, alors que les hommes pour des motifs liés au travail. Les femmes se déplacent également plus que les hommes pour des motifs d'accompagnement.

La mobilité des femmes est donc principalement orientée vers l'accomplissement de tâches domestiques et dans des proportions plus importantes que les hommes.

«Depuis vingt-cinq ans, l'écart de situation entre les hommes et les femmes s'est réduit, pour l'essentiel du fait de la diminution du temps passé par les femmes aux tâches domestiques, et non d'une augmentation du temps masculin [...]. Le temps passé par les pères à s'occuper de leurs enfants a certes augmenté sur les dix dernières années, mais les femmes s'en occupent plus également, si bien que les inégalités selon le sexe restent inchangées.»³

Ainsi, la prise en charge par les femmes de 72%³ des tâches domestiques n'est pas sans impact sur leurs déplacements. Elles auront tendance à avoir des déplacements fonctionnels rendant leurs parcours plus complexes. Cette mobilité zigzagante ou « chaînée » fait de l'espace public proche du logement et des commerces de proximité les lieux privilégiés pour l'exécution de ces tâches.

3/ Insee, Enquête emploi du temps 2010 in Vers l'égalité réelle entre les femmes et les hommes – l'Essentiel, Édition 2019 publié par le Secrétariat d'Etat chargé de l'égalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations.

4/ Enquête RTM, janvier-février 2020

Nombre de déplacements par personne par motif et par sexe sur la métropole Aix-Marseille Provence
ENQUÊTE MÉNAGE DÉPLACEMENT 2009 REDRESSÉE 2017 TRAITEMENT AGAM



Sur la Métropole Aix-Marseille Provence, les femmes marchent et utilisent davantage les transports en commun que les hommes. Toutefois, la voiture est le moyen de déplacement privilégié des femmes et des hommes puisqu'ils sont plus des deux tiers à en favoriser l'usage. Ces tendances s'observent également au niveau national⁵.

Sur le réseau de la Régie des Transports Métropolitains (RTM)⁴, les femmes représentent :

59% des usagers du métro

58% des usagers du tramway

57% des usagers des bus

L'usage des deux roues reste peu privilégié par les femmes : sentiment d'insécurité, remarques sexistes, incompatibilité avec les exigences de présentation de soi au travail ou avec les contraintes liées aux tâches domestiques (achat, accompagnement...). Des études montrent que les femmes réduisent drastiquement l'usage du vélo à la naissance de leur premier enfant et l'arrêtent totalement à la naissance du deuxième⁶. Sur le territoire métropolitain, la pratique féminine du vélo est en hausse, multipliée par 1,5 depuis 2017⁷.

Sur le Réseau de Transport Métropolitains (RTM), les femmes utilisent davantage que les hommes les transports en commun tout au long de la journée, mais cette tendance s'inverse aux heures les plus matinales et tardives (sentiment d'insécurité, prise en charge des enfants et du foyer...).

Des modes de déplacements privilégiés selon le sexe sur le territoire d'Aix-Marseille-Provence

SOURCE : ENQUÊTE MÉNAGE DÉPLACEMENT 2009, REDRESSEMENT 2017 AGAM © AUPA

FEMMES

HOMMES

68%



72%

9%



6%

19%

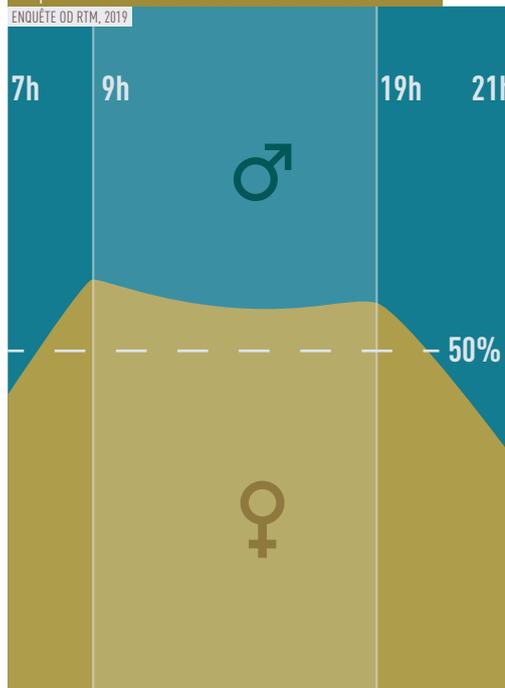


12%

Fréquentation métro M1 et M2 - 2019

Proportion de femmes et d'hommes en fonction de l'heure

ENQUÊTE OD RTM, 2019



5/ Enquête mobilité des personnes, ministère de la transition écologique, 2020

6/ Enquête « Femmes et hommes sont-ils égaux à vélo ? » menée à Bordeaux, Yves Raibaud, 2018

7/ Tendances basées sur les comptages réalisés par l'association RAMDAM sur plusieurs stations de la ville





Occuper et s'occuper dans l'espace public

La fréquentation des lieux publics par les femmes et les hommes semble se faire de manière différenciée. En effet, les femmes sont souvent plus nombreuses à la sortie des écoles ou dans les parcs pour enfants. À l'inverse, certaines terrasses de café ou places de village ne sont parfois investies que par des hommes.

Faute d'études ou de comptages réalisés sur les espaces publics, ces éléments issus de l'observation peuvent difficilement être étayés par des données précises. Plusieurs travaux de recherche-action, réalisés notamment à Gennevilliers⁸, Villiers-le-Bel⁹ ou Bordeaux¹⁰, confirment toutefois ce constat.

Il semble donc que les hommes aient plus de légitimité à s'installer dans l'espace public, ce qui se traduit par une appropriation masculine des lieux dédiés à la flânerie ou aux loisirs. Comme le constate Chris Blache, « *les femmes ne sont pas absentes de l'espace public, elles en développent une occupation particulière. Les hommes l'occupent, les femmes s'y occupent. Elles gèrent les fonctions d'accompagnement, les courses, les enfants. Elles sont rarement dans une situation de flânerie ou de détente*¹¹ ».

Les femmes occupent plus facilement les espaces où leur présence paraît légitime du fait de leur statut de mère.

Ainsi, les femmes fréquentent assez peu les équipements sportifs en libre accès (city stade, skatepark, mobilier de musculation...) bien qu'aucun sport ne leur soit théoriquement fermé.

L'accès à la pratique sportive est contrarié assez tôt chez les femmes. La non-mixité des pratiques sportives amène les deux sexes à se séparer totalement dès l'adolescence, souvent au détriment des filles : difficulté à constituer des équipes féminines et des clubs dans les disciplines réputées masculines (foot, rugby, vélo), absence de sportives mises en lumière, manque de moyens chroniques dans des disciplines réputées féminines telles que la gymnastique et toutes les formes de danse. Des études menées¹² par l'association « Genre et ville » à la demande de plusieurs collectivités, ont montré que les filles disparaissent des équipements et espaces publics destinés aux loisirs des jeunes à partir de la préadolescence. Cela peut s'expliquer par la persistance de stéréotypes de genre (qui induisent l'autocensure), par le sexisme dont les

8/ Gennevilliers, la ville côté femmes, rapport de recherche, Les Urbain.e.s, 2020

9/ Lien : Villiers-le-Bel veut redonner de la place aux femmes dans la ville

10/ L'usage de la ville par le genre, coproduction a'urba, ADES-CNRS, rapport d'étude, 2011

11/ Chris Blache, ethnopsociologue, fondatrice de la plateforme Ville et genre.

12/ Gender and Urban Planning Consultancy

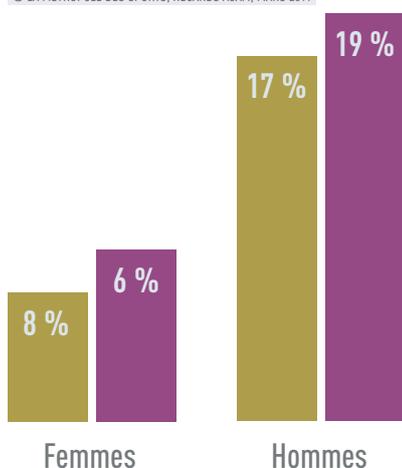
13/ Yves Raibaud, La ville faite par et pour les hommes, 2015

14/ Analyse des facteurs qui influencent les pratiques sportives des femmes à Genève, Ville de Genève, 2016-2017.

femmes sont régulièrement victimes, et de là, par le manque de légitimité qu'elles peuvent ressentir à pratiquer un sport dans l'espace public.

La gestion des équipements sportifs révèle une offre publique inégalitaire. Selon une étude menée par Yves Raibaud, 75% des budgets de loisirs bénéficieraient de facto aux hommes¹³, tandis qu'une autre étude¹⁴ menée en 2016 par la ville de Genève a révélé que 70 % des subventions sportives allouées par la ville bénéficiaient uniquement aux hommes. L'essentiel de la ressource publique serait ainsi consacré au sport masculin.

Part de la population titulaire d'une licence sportive
© LA MÉTROPOLE DES SPORTS, REGARDS AGAM, MARS 2019



- Aix-Marseille-Provence
- France

Un phénomène qui commence dès l'enfance

La monopolisation de l'espace par la population masculine à travers le sport s'observe également à l'échelle de la cour de récréation. Comme l'explique Edith Maruéjols¹⁵, « dans beaucoup d'établissements, les garçons s'approprient jusqu'à 80 % de l'espace pour jouer au foot à chaque récréation. (...) Elle inscrit ainsi dans la tête de ceux qui ne jouent pas et sont relégués en périphérie, surtout dans celles des filles, qu'il existe des lieux interdits qu'il faut apprendre à éviter ». En 2014, un rapport du Commissariat général à la stratégie et à la prospective, a effectivement observé « une appropriation inégalitaire » de l'espace en milieu scolaire. Un bilan¹⁶ réaffirmé en 2017 par le Haut Conseil à l'égalité entre les hommes et les femmes qui dépeint « une géographie de la cour de récréation très sexuée », avec des garçons qui « investissent l'essentiel de la cour par des jeux mobiles et bruyants ». Habités dès l'enfance à jouer dans la partie centrale de la cour de récréation, les garçons peuvent penser que les terrains de sport de la ville leur sont destinés, ainsi que la plus grande partie de l'espace public dans les temps de loisir. La cour représente le premier espace public fréquenté par les enfants, c'est donc le premier sur lequel agir afin de déconstruire les stéréotypes de genre.

De plus en plus de collectivités (Trappes, Rennes, Bordeaux, Lyon...), accompagnées par des associations spécialisées, s'attaquent à cette problématique pour un usage plus égalitaire de la cour de récréation.

15/ Géographe et créatrice du bureau d'études l'Atelier recherche observatoire égalité à Bordeaux

16/ Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes, Formation à l'égalité filles-garçons : faire des personnels enseignants et d'éducation les moteurs de l'apprentissage et de l'expérience de l'égalité, rapport n°2016-12-12 STER 025, février 2017



1.2 Un sentiment d'insécurité qui influe sur les pratiques femmes/hommes ?

L'expérience régulière du sexisme (publicités, harcèlement ou agressions) donne peu d'occasions aux femmes - seules, non accompagnées - de se sentir légitimes à prendre place dans l'espace public et alimente un sentiment d'insécurité qui influe sur les pratiques urbaines des femmes.

En 2015, selon une enquête menée par le Haut-Commissariat à l'Égalité, 100% des femmes sondées ont déclaré avoir été victimes de harcèlement sexiste ou d'agressions sexuelles dans les transports en commun¹⁷.

Ces violences sexistes contribuent à renforcer les normes sociales de genre selon lesquelles les femmes ne sont pas réellement les bienvenues dans l'espace public, à l'exception des lieux où leur présence semble naturelle. Cela s'illustre notamment par la forte proportion de femmes dans les aires de jeux pour enfants. Ce constat s'explique par l'idée que les femmes puisent leur légitimité à pratiquer l'espace public à travers leur statut social de mère.

L'expérience du harcèlement contraint souvent les femmes à adapter leurs pratiques et leurs comportements à travers un ensemble de stratégies adoptées de manière consciente ou non. Les stratégies d'évitement et les tactiques d'anticipation visent à adapter leurs déplacements selon certains critères sensibles (ambiance anxigène, omniprésence masculine, faible éclairage...). Les femmes s'imposent ainsi des barrières symboliques, des *murs invisibles*¹⁸ à ne pas franchir par peur de l'agression ; sans compter les trajets auxquels les femmes renoncent complètement impossibles à quantifier (pour des questions de sécurité mais aussi de gestion des tâches domestiques).

Cette peur, bien souvent intériorisée, vient développer chez les femmes une nouvelle forme de charge mentale et d'organisation lors de déplacements diurnes et nocturnes qui conditionne leur mobilité. S'il n'est pas question d'interdiction d'accès aux lieux publics, les femmes ont tout de même affaire à une délimitation ou à une réduction des espaces disponibles.

Il est important de souligner que ce « sexisme ordinaire » lié au harcèlement est présent au travail, au domicile, dans l'espace urbain et touche l'ensemble des couches sociales. Il n'est pas cantonné uniquement aux quartiers populaires ou perçus comme anxigènes.

Il est désormais plus que nécessaire de redonner confiance aux femmes pour qu'elles réinvestissent l'espace public.

À Marseille, le groupe Passer'elles, avec l'appui de l'association Ambassade du Turfu, en est à son deuxième acte pour « Les femmes s'emparent de l'espace public ». En 2017, ces femmes ont transformé momentanément certains lieux du quartier, comme la terrasse d'un café Place Caffo fréquentée quasi-exclusivement par des hommes, afin de reconquérir l'espace public. En 2019, elles ont réalisé une campagne d'affichage pour montrer les actions positives que portent les femmes de la Belle de Mai pour leur quartier. Il ne s'agit plus seulement d'une question de sécurité mais d'une nécessité à prendre en compte les besoins de l'ensemble des habitants pour tendre vers plus de vivre-ensemble.

17/ Étude HCE, Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun, 2015.

18/ Di Meo, G. (2011). Les Murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale. Paris : Armand Colin



1.3 « La ville faite par et pour les hommes »¹⁹

Depuis toujours, les villes ont été construites et administrées par des hommes ; en témoignent la faible proportion historique de femmes dans les métiers de l'aménagement ainsi que dans le cercle restreint des décideurs. Cette absence des femmes dans le processus de fabrication de la ville s'est traduite par la production d'aménagements urbains et d'espaces publics masculins, emprunts d'une vision fonctionnelle et virile de la ville.

En effet, comme l'explique Sánchez de Madariaga²⁰, chaque individu est naturellement biaisé par son expérience personnelle. Comme il y a plus d'hommes que de femmes dans les professions de la planification, ce biais favorise une vision unique liée à l'expérience des hommes en matière d'espaces publics, d'équipements (focalisée sur les « centres d'intérêts masculins ») et de déplacement (focalisée sur les trajets domicile-travail).

Ainsi, au niveau national, parmi les inscrits à l'ordre des architectes en 2018, et malgré une lente progression²¹, seulement 29%²² sont des femmes. Les femmes ne représentent également que 27% des inscrits en école d'ingénieur, elles ne sont que 20% sur l'Académie d'Aix-Marseille (INSEE, 2017). D'autant que la question de l'égalité de genre est relativement absente des cursus universitaires (architecture, urbanisme...).

La faible proportion des femmes dans les lieux de gouvernance et de décision perpétue un système de valeurs et de représentations définis par les hommes. Les lois sur la parité ont enclenché un mouvement de rattrapage qui commence à se faire sentir parmi les élus français.

La part des femmes parmi les élus locaux progresse. Ainsi, la proportion de femmes dans les conseils municipaux est en augmentation de plus de 2,5 points et atteint 42,4% au lendemain des élections municipales de 2020 (contre 39,9% à la fin du mandat précédent)²³. Toutefois, les délégations des élus restent encore bien souvent genrées. De ce fait, persiste une sur-représentation des femmes élues dans le domaine de la petite enfance ou la santé, et à l'inverse, les hommes restent souvent majoritaires sur les questions liées à l'urbanisme, au sport ou bien à la sécurité.

Au niveau national, la part des femmes élues aux législatives de 2017 est de 39,4%. Elle est

un peu plus de 50% dans le gouvernement de Jean Castex (22 femmes, 21 hommes parmi les ministres, ministres délégués et secrétaires d'état).

La sous-représentation des femmes est également visible dans les instances de participation citoyenne (réunions publiques, concertation...). Les contraintes qui pèsent sur les femmes en matière de gestion du foyer ainsi que le manque de légitimité qu'elles peuvent ressentir à participer au débat public les empêchent d'accéder aux instances de démocratie locale.

Proportion de femmes parmi les maires élus en 2020

20% à l'échelle nationale (+ 3 points)

19% à l'échelle de la Région PACA (+3,5 points)

13% sur Aix-Marseille Provence

En 2010, 80% des élus à l'Éducation et la Formation étaient des femmes contre seulement 21% aux délégations Budget et Finances

© SOURCE: NOTE D'INFORMATION « DÉLÉGATIONS RÉGIONALES CONFIEES SELON LE SEXE EN 2004 ET 2010 », OBSERVATOIRE DE LA PARITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES, CHANTAL BRUNEL, 23 JUILLET 2010

19/ Yves Raibaud, spécialiste de la géographie du genre, enseignant-chercheur à l'Université Bordeaux Montaigne et auteur de *La Ville faite par et pour les hommes* (Belin, 2015).

20/ Caroline Criado Perez, *Invisible Women: Exposing the Data Bias in a World Designed for Men*

21/ +8,46 point par rapport à 2007, et + 13 points par rapport à 1999, source : Ministère de la Culture et de la Communication.

22/ Source : conseil national de l'ordre des architectes

23/ Bulletin d'information statistique de la Direction générale des collectivités locales, septembre 2020

II. Construire une ville plus inclusive au bénéfice de tous

2.1 Des pratiques féminines à objectiver pour mesurer les inégalités

Face au constat de la prolongation des inégalités de genre dans l'espace urbain, la puissance publique a pour responsabilité (notamment depuis la loi du 4 août 2014), de mettre en œuvre des mesures correctives en faveur de la population féminine, tout en veillant à ne pas conforter les stéréotypes de genre ou produire une discrimination « inversée ».

Il s'agit de mettre davantage en lumière ces inégalités afin de ne plus les ignorer. En cherchant à résoudre des problèmes spatiaux et à améliorer la qualité de vie des femmes par l'intégration de leurs préoccupations quotidiennes, il est possible d'améliorer la pratique de l'espace urbain pour l'ensemble de la population.

Collecter et produire des données genrées

Pour infléchir une conception de la ville longtemps guidée par la vision et l'expérience masculines, il est nécessaire de disposer d'un corpus d'informations et construire un socle commun de connaissances sur les caractéristiques des femmes, leurs usages et pratiques du territoire pour la mise en œuvre de politiques publiques plus égalitaires.

Cela passe par la production et la collecte de données genrées qui font encore cruellement défaut aujourd'hui. En outre, la variable du genre ne se suffit pas en tant que telle, il est nécessaire de la croiser avec d'autres variables comme l'origine, l'âge, le statut socio-professionnel, ou encore les revenus pour une meilleure appréhension des inégalités. La construction d'indicateurs genrés permet de mesurer l'évolution des inégalités dans les différentes politiques publiques (fréquentation des transports collectifs le soir, des établissements sportifs, etc). La prise en compte du genre d'un point de vue statistique est posée depuis une dizaine d'années. L'INSEE a d'ail-

leurs produit un rapport en 2013²⁴ dressant un état des lieux et proposant quelques pistes méthodologiques.

Les données des opérateurs mobiles (fréquentation lieux publics, parcours sportifs...) peuvent être une source intéressante à étudier.

Mieux connaître les usages

Si les données statistiques sont importantes, elles ne reflètent pas à elles seules la complexité des rapports qu'entretiennent les femmes aux espaces publics et à la ville. Les pouvoirs publics doivent également observer et interroger les pratiques, usages et expériences de la population féminine pour mieux y répondre. Plusieurs outils spécifiques peuvent être mobilisés.

Les marches exploratoires sont des diagnostics de terrain menés avec un groupe de femmes sur un territoire ou un espace stratégique (quartier d'habitation, stations de transport collectif...). Les éléments de diagnostic peuvent être représentés sur des « cartes sensibles » (mode de cartographie basé sur une lecture et une représentation affective, imaginaire et créative d'une ville, d'un quartier, d'un espace géographique délimité par le vécu des habitants). Les marches exploratoires, les enquêtes d'usage, permettent de mieux connaître les besoins et désirs des femmes au regard de leur environnement urbain et d'adapter les réponses qui pourront être amenées par les collectivités. Cette démarche doit permettre d'alimenter en amont les projets d'aménagement urbain.

Au départ portée par le tissu associatif, cette démarche s'est développée en France dans les années 2000 sous l'impulsion du secrétariat général de la Ville, et a donné lieu à la réalisation d'un premier guide méthodologique²⁵.

24/ INSEE, l'information statistique sexuée dans la statistique publique : état des lieux et pistes de réflexion, Rapport pour la Ministre des Droits des femmes Octobre 2013

25/ Guide méthodologique des Marches exploratoires, Cahiers Pratiques, Editions du Comité Interministériel des villes (CIV), 2012.

En 2014, dans le cadre du 4^e plan interministériel de prévention et de lutte contre les violences faites aux femmes, l'État a lancé sur deux ans une expérimentation nationale de marches exploratoires dans douze villes de France avec pour objectifs de :

- > renforcer la place des femmes dans la démocratie participative locale et l'espace public,
- > améliorer l'environnement urbain des quartiers prioritaires par des changements concrets, proposés par des groupes de marcheuses,
- > favoriser l'utilisation du numérique comme outil de citoyenneté²⁶.

D'autres acteurs se sont également appropriés la démarche, comme la SNCF ou la RATP pour améliorer « l'expérience voyageur » des usagères des transports publics²⁷.

Travailler avec la population

Susciter et écouter la parole des femmes est un préalable nécessaire pour construire une ville inclusive égalitaire. Les collectivités doivent renforcer leurs processus de concertation pour une implication plus importante des femmes et de la population en général dans la planification urbaine. Elles doivent s'assurer de la mise en œuvre des conditions permettant la participation du plus grand nombre de personnes (garde d'enfants, co-voiturage, traduction, jours et horaires adaptés, temps de parole femmes/hommes équivalent...).

De nombreux outils existent et ont été éprouvés en France ou à l'étranger. Il s'agit pour les collectivités de se les approprier et de les systématiser dans leur mode de production de la ville. Elles doivent en parallèle développer des actions de sensibilisation et de pédagogie auprès de tous les publics et proposer une offre de formations spécialisées pour ses agents.

Le secteur associatif joue un rôle déterminant dans la réflexion sur les inégalités de genre et dans la mise en œuvre d'actions de rééquilibrage. Plusieurs organismes de recherche-action travaillent sur la question de la ville et du genre (AROBÉ, Genre et Villes, Womenability, Les Urbain.e.s...) et accompagnent les collectivités dans la conception de projets urbains égalitaires et inclusifs.

2.2 Diminuer les entraves à la mobilité

Redonner confiance dans l'utilisation des transports en commun

Pour lutter contre le sentiment d'insécurité des femmes dans les transports en commun, des campagnes de lutte contre le harcèlement sexiste doivent être régulièrement organisées en coordination avec les opérateurs et exploitants des réseaux. Ainsi, plusieurs campagnes ont été lancées ces dernières années : en 2015 par le gouvernement dans le cadre de son plan de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles, en 2018 par la Région Ile-de-France, en 2020 par la RTM...

Il est primordial de proposer des dispositifs améliorant l'expérience des femmes dans leurs déplacements la nuit. Il est également nécessaire d'étendre les plages horaires du matin et du soir pour répondre aux besoins des salariés travaillant en horaires décalés. De nombreuses femmes sont concernées dans les secteurs du nettoyage, de la santé, de l'industrie, des services téléphoniques...

Au-delà du renforcement de la desserte, il est nécessaire d'accorder une attention particulière aux aménagements urbains et revoir les cheminements qui conduisent aux stations en termes d'éclairage, de voirie... en particulier en bout de ligne. Les arrêts doivent être correctement éclairés, ouverts ou dégagés de tout obstacle visuel, disposer d'information sur le temps d'attente ou encore d'un bouton d'appel d'urgence clairement identifiable.

La Ville de Rennes a fait de son côté le choix de modifier les horaires de travail de son personnel d'entretien (100% féminin), initialement en horaires décalés, qui rencontrait des difficultés de garde d'enfants et de déplacement. La ville a servi d'exemples pour le secteur privé : la fédération des entreprises de nettoyage a inscrit dans ses contrats une clause sociale relative au temps de travail des agents, et plus d'une centaine d'entreprises se sont inspirées de cette clause²⁸.

L'arrêt à la demande sur le réseau de bus de nuit est également une réponse qui peut être apportée pour que les femmes ne renoncent pas à l'usage des transports en commun, ni à leurs besoins ou désirs de déplacement. Il a été expérimenté dans plusieurs villes de France (Paris, Strasbourg, Lyon, Nantes...) et sa généralisation est désormais autorisée par la loi d'Orientation sur les Mobilités approuvée en 2019.



26/ Lien : Marches exploratoires, France Médiation

27/ Initialement, dans le cadre du plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports publics lancé par l'Etat en 2015.

28/ Lien : Rennes : un bureau des temps pour améliorer la qualité de vie

Les parcours de mobilité des femmes sont souvent plus complexes que ceux des hommes du fait des normes sociales qui régissent leurs déplacements (tâches domestiques, stratégies d'évitement...). Les politiques publiques doivent donc œuvrer pour diminuer les entraves et les freins à la mobilité des femmes.

Faciliter la mobilité urbaine des familles

Les politiques en faveur des modes actifs se développent dans une logique de meilleur partage de l'espace public. Les actions mises en œuvre dans le cadre de cette stratégie doivent faciliter la mobilité de chacun, des femmes en particulier. De nombreuses villes se sont engagées pour inciter la pratique du vélo par les familles, avec par exemple :

- > l'installation de sièges enfants (Hambourg, Berlin, Strasbourg),
- > la mise en libre-service de vélos cargos (Vel'hop à Strasbourg, Bicloo à Nantes, yelo à La Rochelle, Carvelo2go à Zurich...), et/ou de vélos pour enfants (petit vélib à Paris). À Angers, le service d'auto-partage CITIZ propose 2 vélos cargos en libre-service à la gare SNCF.

Depuis octobre 2020, la métropole propose un nouveau service de location longue durée de vélos électriques, du modèle classique, au modèle pliant, en passant par des modèles plus familiaux.



- > l'organisation de cours de remise à niveau, d'entretien et de réparation à destination d'un public féminin. C'est ce que proposent les « Ateliers Maniv'elles » de la Cyclofficine à Ivry-sur-Seine ou le collectif « Vélos en ville » à Marseille. Ils permettent aux femmes de se familiariser avec la mécanique, de les rendre autonomes dans l'espace public et de leur redonner confiance dans la pratique.
- > l'augmentation du parc de stationnement vélo et la mise en place d'un maillage stratégique facilitant les déplacements chaînés qui restent encore l'apanage des femmes (pôles d'activités, de commerces, écoles...), comme à Hambourg, Malmö, Strasbourg....

29/ Lien : Mieux aménager la ville pour que les femmes s'y sentent bien - La Gazette.fr

La part de la marche est importante chez les femmes. Sachant qu'elles effectuent la plupart des trajets liés aux tâches domestiques, elles peuvent être équipées d'une poussette, d'un charriot ou accompagnées de tierce(s) personne(s). Pour faciliter leur déplacement, l'aménagement de la voirie reste le principal levier. L'espace de circulation piétonne doit être suffisamment large et peu encombré (largeur légale d'un trottoir : 1,20m sans obstacle, largeur recommandée : 1,80m). La suppression du stationnement à cheval rendu obligatoire par la loi d'Orientation sur les Mobilités (2019) contribue ainsi à l'élargissement des trottoirs. Certaines villes (Helsinki, Vienne, etc.) ont (ré)aménagé des escaliers urbains pour les rendre accessibles aux poussettes et fauteuils roulants. Ainsi, la mise en accessibilité de la voirie contribue à une meilleure qualité d'usage pour tous.

Des escaliers accessibles pour tous à Choisy-le-Roi



La réflexion sur la ville des proximités (ou la ville du « ¼ d'heure ») doit intégrer la question du genre pour apporter des solutions adaptées aux contraintes des femmes et au bénéfice de tous. Comme le souligne Catherine Dameron, chargée de mission au bureau des temps de la ville de Rennes, « en améliorant la proximité de services du quotidien, comme les écoles ou les commerces, on favorise l'autonomie des enfants qui peuvent y aller seuls. On libère ainsi les femmes d'une partie du temps qu'elles leur consacrent²⁹ ».

2.3 Repenser l'aménagement des espaces publics

Créer des espaces accueillants et sécurisants

Certains quartiers offrent un cadre rassurant aux usagers des espaces publics et plus particulièrement aux femmes ; tandis que d'autres peuvent avoir un caractère répulsif. Pour assurer un rôle préventif et sécurisant, l'aménagement des espaces publics peut s'appuyer sur plusieurs principes développés aux États-Unis ou au Canada³⁰. Ces principes sont adaptables selon les contextes d'application (secteurs résidentiels, commerciaux, espaces verts et de loisirs...) avec des intensités variables. Il est donc nécessaire d'établir au préalable un diagnostic sensible, basé sur les pratiques telles les marches exploratoires.

Dans l'ensemble ces facteurs sont de l'ordre de :

> La signalisation : se repérer dans l'espace public

Elle a pour vocation de permettre à l'usager de connaître sa position dans l'espace urbain, d'en saisir les repères et les directions qui s'offrent à lui afin d'aider le « sentiment de contrôle et de trouver efficacement de l'aide » (Guide d'aménagement pour un milieu urbain sécuritaire). Cette nécessaire orientation dans la ville renvoie à l'idée de fréquenter un environnement familier, connu ou facilement assimilable.

> La visibilité : voir et être vue

L'augmentation du champ de vision limite les situations d'isolement des usagers, ce qui permet de mieux lire les espaces alentours et donc d'anticiper les difficultés éventuelles. Elle s'opère par :

- > L'éclairage : il ne suffit pas d'éclairer plus mais d'éclairer mieux (endroits stratégiques, créer des ambiances rassurantes)
- > Les enclaves, recoins, tunnels : par exemple, une enclave peut être sécurisée par l'implantation à proximité d'une activité qui assurerait une surveillance naturelle par l'affluence (restaurant, bar...). Les tunnels piétons sont aussi un enjeu urbain puisqu'ils concentrent souvent différents éléments qui renvoient à un sentiment d'insécurité : ambiances sombres, circulation oppressante si les véhicules passent près des piétons, odeurs stagnantes... tout cela sans porte de repli en cas de problème.

> L'affluence : entendre et être entendue

La fréquentation de l'espace rend possible une surveillance naturelle, sorte de coveillance, à condition qu'il ne soit pas accaparé par un groupe homogène d'individus au détriment d'autres usagers. Presque inconsciemment, les femmes préféreront se diriger vers des espaces fréquentés, dynamiques et vivants, plutôt que vers de grands boulevards, certes bien éclairés, mais déserts. La ville animée offre « *des yeux pour surveiller la rue* »³¹.

> L'aménagement et l'entretien : vivre dans un environnement propre et accueillant

Il s'agit ici de garantir la qualité du cadre de vie en milieu urbain via les espaces publics qui le composent. L'aménagement peut permettre aux usagers, et notamment aux femmes, de reprendre confiance dans les espaces publics. Pour cela, il est essentiel d'établir un diagnostic précis pour identifier les lieux perçus comme anxiogènes ou peu attractifs afin de repenser leur aménagement de manière plus qualitative : aménités paysagères et architecturales, valorisation des espaces interstitiels (cf. rue de l'Arc, rue Chateauboulevard). Il est nécessaire de garantir une gestion pérenne par un entretien régulier des lieux (déchets, voirie, dégradation...). Un lieu bien entretenu dénote la présence et l'intérêt des usagers et des résidents, sous-entendu les garants des lieux. Au contraire, les espaces dégradés sont perçus comme des lieux abandonnés, à des espaces dangereux que nul ne surveille et où nul ne veille, ni même les pouvoirs publics.



30/ Lien : Montréal, pour un environnement urbain sécuritaire

31/ Jacobs Jane, 1961, The Death and Life of Great American Cities, New York, Vintage Books Edition,

Expérimenter la diversité des usages

Pour éviter l'appropriation des espaces par un public et/ou des usages exclusifs et excluants, il est nécessaire de mettre en œuvre des aménagements offrant une vraie mixité fonctionnelle, permettant une diversité d'usages. L'urbanisme transitoire peut permettre d'investir de façon éphémère ou pérenne tout type d'espace pour en détourner la destination initiale et légitimer d'autres pratiques et d'autres présences.

Il est possible de travailler sur les formes du mobilier urbain par exemple. Les mobiliers larges sont davantage inclusifs puisqu'ils offrent une diversité d'appropriation et sont difficilement accaparés par un seul groupe de personnes (cf. Place Hoche à Rennes, Place du Panthéon à Paris). Tandis que les bancs publics classiques imposent une certaine promiscuité entre usagers. Il est aussi possible de multiplier les bancs, les assises en face à face, d'aménager au sein des îlots des espaces intermédiaires entre espaces publics et privés via de la végétalisation pour plus de porosité et de possibles échanges. Ces lieux publics doivent également être entretenus afin de ne pas renvoyer l'image d'un espace abandonné qui alimente le sentiment d'insécurité.

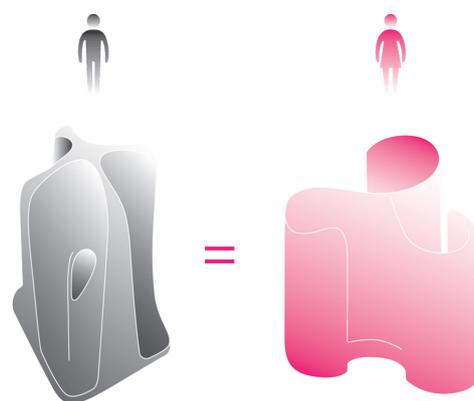
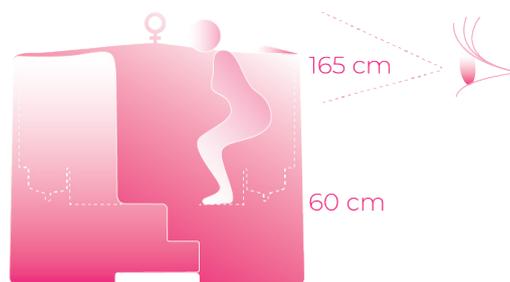
Le Cours Julien à Marseille : espace public arboré et animé de jour comme de nuit

© MATHILDE STASSART



L'aménagement de jardins partagés contribue à l'animation d'un quartier, à son embellissement, en permet une meilleure gestion et une reconquête des espaces abandonnés. Ces aménagements souvent plébiscités par les femmes représentent un vrai levier d'émancipation pour certaines. Les projets de jardins partagés sont souvent portés par les femmes, qui vont pour certaines jusqu'à participer aux conseils et réunions de quartiers, et indirectement s'impliquer dans la vie publique au niveau local. Sur la métropole Aix-Marseille Provence, près de 150 jardins partagés existent.

L'égalité passe également par un accès aux mêmes équipements et services. Depuis plus de 10 ans, le sujet de l'accès aux toilettes dans l'espace public est devenu un enjeu d'égalité entre citoyens (autour de la question de la gratuité notamment), et plus particulièrement aussi un enjeu de l'égalité femmes-hommes³². L'offre d'équipements est souvent déficitaire, ce qui pénalise en premier les femmes. La mise au point d'un programme portant sur le déploiement de toilettes publiques propres et sûres dans les lieux stratégiques pourrait avoir des effets positifs. Une réflexion pourrait également s'engager sur une coopération des collectivités avec les bars, cafés et restaurants en vue de la création d'un service public de lieux d'aisance accessibles sans condition. Ce dispositif s'accompagnerait de contre-partie (dispositions fiscales, subventions...), voire prendrait la forme d'une délégation de service public, comme le suggère le chercheur en sciences politiques Julien Damon. D'autres alternatives émergent : au concours Lépine 2019, une inventrice a présenté son urinoir féminin. Il est mobile et a pour but de désengorger les toilettes lors des festivals ou rassemblements. Ainsi, il est possible d'expérimenter différentes solutions permettant de faciliter l'accès aux toilettes pour tous.



© LAPEE

³² Julien Damon, Les toilettes publiques. Un droit à mieux aménager, 2009.

Redonner une image valorisante de la femme dans l'espace public

Il est nécessaire de redonner de la visibilité symbolique aux femmes dans l'espace public à travers une image valorisante et non stéréotypée.

En France, très peu de rues portent le nom de personnalités féminines. Ce phénomène illustre une sorte de relégation des femmes aux marges de la sphère publique et perpétue l'idée qu'elles auraient moins marqué l'Histoire que les hommes. Ainsi, il est important d'engager une relecture de celle-ci afin de réinterroger les rôles des femmes dans la construction de nos sociétés contemporaines. C'est aussi l'occasion de faire connaître au grand public l'histoire de femmes célèbres ou inspirantes pour leurs actions politiques, scientifiques, artistiques, etc.

Les noms de rue de la métropole Aix-Marseille Provence :

86% de noms d'hommes pour 14% de noms de femmes sur l'ensemble des rues portant des noms de personnalité.

Ainsi, la publicité constitue bien souvent la seule représentation symbolique des femmes dans l'espace public, encore aujourd'hui. Trop souvent stéréotypées, ces publicités contribuent à créer un environnement urbain non-neutre voire sexiste et donnent peu d'occasions aux femmes seules de se sentir légitimes à y prendre place. Bannir ces publicités à travers des contrats de concession publicitaire par exemple participe à ce changement de paradigme. C'est le choix qu'a fait la ville de Paris ou encore la SNCF et la RATP pour leurs structures.

« Dégenrer » les équipements scolaires, de sport et de loisirs

Afin de ne pas reproduire les schémas passés et ne plus laisser les femmes en marges des structures et pratiques sportives, une solution serait de diversifier davantage la nature des structures proposées : équipements pour la pratique de sports plus mixtes (volley, badminton...), équipements multifonctionnels permettant différents usages, etc.

Ainsi, face au constat d'une utilisation exclusivement masculine des city stades sur son territoire, la métropole Rouen Normandie a fait le choix de remplacer l'une de ces installations par une piste de roller derby. En service depuis 2017, elle rencontre un vif succès auprès des femmes³³.

Pour une approche plus globale, certaines villes, comme Bordeaux, ont mis en place des observatoires du sport féminin pour quantifier les inégalités et élaborer une politique de rattrapage : subventions accordées sur des contrats d'objectif, plages horaires réservées aux femmes dans les équipements sportifs, mixité et égalité dans les projets d'animation sportive des quartiers, sécurisation et encouragement des pratiques sportives dans l'espace public...

En ce qui concerne les écoles, de plus en plus de collectivités (Trappes, Rennes, Bordeaux, Lyon...), accompagnées par des associations spécialisées, s'attaquent à cette problématique pour un usage plus égalitaire de la cour de récréation. Dans le cadre de son « plan collèges 2024 »³⁴ qui prévoit la construction ou la réhabilitation de 22 collèges sur 105, le département de la Gironde s'est emparé du sujet en inscrivant clairement la question de la parité dans le cahier des charges de son appel d'offre. Les groupements qui répondent doivent préciser en quoi leurs choix architecturaux, d'aménagement, de matériaux tiennent compte de l'égalité filles-garçons. La ville de Grenoble a lancé quant à elle un chantier pilote baptisé « Libre cours »³⁵ visant à réaménager la cour de récréation de l'établissement scolaire Clémenceau selon une conception plus égalitaire du partage de l'espace entre filles et garçons (jeux favorisant la coopération entre filles et garçons, multitude d'espaces de potentialités aux usages non définis qui s'emboîtent et se complètent

Ces différents projets s'inscrivent dans une vision plus globale de développement durable (végétalisation, désimperméabilisation, traitement des eaux pluviales...) et dans une véritable approche inclusive (dégenrer l'espace, améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, concertation et participation de l'équipe pédagogique, des enfants...).

33/ Lien : À Rouen, l'espace public pensé pour les femmes

34/Lien : Plan Collèges Ambition 2024

35/ Lien : Libre Cours Ecole Clémenceau

Animer et réguler l'utilisation des espaces publics

L'aménagement urbain ne peut être considéré comme le seul levier permettant de résorber les inégalités femmes/hommes constatées dans l'espace public. L'animation de ces espaces, à travers l'organisation d'événements culturels ou sportifs, permet d'encadrer les usages et les pratiques, de créer du collectif, de la mixité, de légitimer la place de tous dans des espaces publics parfois désertés par une partie de la population. C'est un gage d'inclusion ; tout comme la présence d'un animateur pendant le temps de récréation à l'école ou sur les lieux de pratique sportive en libre accès lors de certains créneaux horaires.

L'organisation d'événements non mixtes peut être également considérée comme un vecteur d'inclusion des femmes dans la société, parce que la mixité ne suffit pas toujours à rétablir l'équilibre et assurer l'égalité. Il ne s'agit pas de reproduire ou d'inverser la dynamique d'exclusion et de discrimination, mais de redonner confiance aux femmes dans leur capacité à s'exprimer publiquement, dans la pratique de certains lieux, de certains sports, pour une meilleure réappropriation de ces espaces ou équipements dans un objectif final de mixité. Cela peut prendre la forme de marches nocturnes, de créneaux réservés aux femmes dans les salles de sport collectifs, les skate-parks, de courses à pied féminines...

En Suède, la ville d'Umeå a décidé dans la gestion de ses terrains de foot, de réserver des créneaux aux femmes. Les femmes se sont appropriées ces espaces et le nombre d'équipes féminines de foot a fortement augmenté. Aujourd'hui, ces horaires réservés ont disparu et l'utilisation des terrains se fait de manière plus égalitaire³⁶.

Cependant, certains exemples de pratiques qui séparent les femmes des hommes ont du mal à s'inscrire dans une logique de mixité à long terme. C'est le cas au Mexique où certaines rames de métro sont exclusivement réservées aux femmes. C'est également le cas à Londres, Dubaï, ou à Bruxelles où des taxis conduits par des femmes sont réservés à une clientèle exclusivement féminine. La non-mixité doit donc être « choisie » et appréhendée comme une étape transitoire.

2.4 Tendre vers une politique publique intégrée

Il est possible d'engager diverses démarches pour réduire les inégalités entre les femmes et les hommes dans les différentes sphères de l'aménagement. Toutefois, la somme des actions engagées ne saurait suffire à produire une véritable politique publique intégrant la question du genre. Il est nécessaire de développer une approche transversale qui s'applique à tous les domaines (emploi, finance, santé...) et à chaque phase du cycle de la politique publique (programmation, mise en œuvre, évaluation). La prise en compte systématique de la dimension du genre dans le contenu des politiques publiques est connue sous le terme de « Gender Mainstreaming » ou « approche intégrée de l'égalité ». Il s'agit de mesurer et comparer la situation des femmes et des hommes concernés, d'identifier les éventuelles inégalités existantes entre les sexes et de les réduire ou de les éliminer. Une des spécificités de cette approche est de s'inscrire dans un cadre préventif, d'agir en amont des processus discriminatoires et inégalitaires plutôt qu'après leur constat.

La ville de Vienne, en Autriche, fait figure de modèle. Depuis 2000, celle-ci travaille à traiter les questions de genre par une stratégie transversale irriguant l'ensemble de ses politiques publiques. La démarche a démarré par l'intégration du genre dans les politiques de planification urbaine avec la mise en place du programme *Fair shared city*³⁷. Celui-ci visait à expérimenter la démarche à travers plusieurs projets pilotes avant de les décliner dans d'autres domaines. Ce programme, relativement exceptionnel par son degré d'intégration institutionnelle, a donné lieu au développement d'un « urbanisme sensible au genre ».

L'approche intégrée de l'égalité suppose la mise en place d'un « *Gender budgeting* » ou *budgetisation sensible au genre*. Il s'agit de prendre en compte explicitement l'objectif d'égalité entre les femmes et les hommes dans le processus budgétaire. Cela se traduit par l'examen systématique des dépenses publiques afin de réduire les différences de traitement entre les femmes et les hommes et de rééquilibrer la répartition des crédits budgétaires entre les sexes.

Développée pour la première fois en 1997 par les Nations Unies dans le cadre de programmes d'aide au développement, la budgetisation sensible au genre est depuis encouragée par l'Europe à travers la réalisation du manuel *L'égalité dans les budgets, pour une mise en œuvre pratique* par le Conseil de l'Europe en 2009). Certains pays ont inscrit dans la loi l'obligation d'une telle démarche (Autriche, Belgique, Espagne).

36/ Lien : Lumières de la ville : Femmes dans l'espace public : faut-il passer par la non-mixité ?

37/ Lien : Frauen Werk Stadt Vienna

En France, une première étape a été franchie en août 2012, avec une circulaire rendant obligatoire la prise en compte systématique dans les travaux d'évaluation des projets de loi de « *la dimension des droits des femmes et de l'égalité entre les femmes et les hommes* ». La loi du 4 août 2014 pour l'égalité réelle entre femmes et hommes a constitué une nouvelle étape en fixant l'obligation, pour les collectivités de plus de 20 000 habitants, de « *présenter un rapport sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes.* » La budgétisation sensible au genre est également l'un des engagements de la Charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale, dont 186 collectivités françaises sont signataires. Toutefois, les administrations engagées dans cette démarche sont à ce jour peu nombreuses. Quelques villes (Bordeaux, Brest, Rennes, etc.) ont sollicité l'appui d'experts pour mettre en œuvre un budget sensible au genre dans certains secteurs des politiques publiques (culture, sport, éducation...).

La ville de Lyon a annoncé en septembre 2020 la mise en place d'une budgétisation sensible au genre en priorité dans les domaines du sport et de l'éducation (actions pour dégenrer les cours de récréation, achat de places de foot féminin pour les associations, davantage de subventions pour les clubs sportifs féminins...).

Le Centre Hubertine Auclert conseille les collectivités pour la mise en place d'un tel budget et a publié un guide pratique *La budgétisation sensible au genre*³⁸.

Enfin, toujours dans une volonté d'intégrer la problématique de l'égalité femmes/hommes comme un déterminant commun des politiques publiques, il est possible également d'agir sur les temps de la ville. Celle-ci est organisée, rythmée sans tenir compte (ou peu) des contraintes spatio-temporelles qui pèsent sur la plupart des femmes. Dès lors, une réflexion générale peut être menée sur l'organisation du temps de travail des salariés, les horaires des services publics, des espaces de loisirs, d'accueil des enfants, etc.

Le Bureau des temps mis en place par la Métropole de Rennes a pour mission d'adapter les horaires des services publics et l'organisation temporelle du territoire (aménagement, déplacements...) en prenant mieux en compte les attentes des usagers et la qualité de vie.

Face à la crise environnementale actuelle, il importe d'être vigilant à ce que les nouveaux paradigmes de la ville durable ne créent pas une ville encore plus inégalitaire. Les actions en faveur du développement durable ne doivent pas se faire au détriment des femmes encore majoritairement en charge des trajets d'accompagnement, de la gestion quotidienne des économies d'énergie, des déchets, de l'alimentation...³⁹

38/ La budgétisation sensible au genre - centre Hubertine Auclert

39/ Lien : Raibaud Yves, « Durable mais inégalitaire : la ville », Revue Travail Genre et Sociétés n° 33/2015

Conclusion

Vers une ville plus inclusive

Il n'existe pas aujourd'hui de recette pré-définie pour tendre vers une ville plus inclusive, mais seulement des expérimentations, des impulsions politiques, venant d'élus, d'associations ou de citoyens désireux de s'engager dans un changement de paradigme. Chaque territoire est différent, les usages et besoins varient en fonction des caractéristiques du territoire et de l'échelle concernée (centre urbain dense, zone rurale, quartier prioritaire, ville métropolitaine...). Néanmoins, chacun peut s'emparer de cette réflexion, s'appropriier les outils disponibles et les mettre en œuvre dans son champ d'action.

Cela passe également par la sensibilisation auprès de tout individu, quel que soit l'âge, les origines ou la catégorie socio-professionnelle, par la création notamment d'une solidarité nouvelle qui ne soit pas basée sur des critères de sexe ou de genre.

Les hommes doivent évidemment être co-acteurs de la démarche, parce qu'agir pour les femmes c'est aussi agir au nom de l'intérêt général.

a

a

Lexique

Différence des sexes : concept utilisé en France avant celui de genre pour désigner la dimension culturelle et sociale des différences entre femmes et hommes et la distinguer de la différence purement anatomique.

Discrimination : action qui consiste à distinguer un groupe social en fonction de certains critères particuliers (origine sociale, ethnique, sexe) et à le traiter de façon inégalitaire. La discrimination peut être le fait de la coutume ou de la loi.

Féminisme : terme qui apparaît en 1872 sous la plume d'Alexandre Dumas. Il désigne un défaut de virilité chez des hommes d'apparence féminine puis il est repris par des femmes pour désigner tout mouvement social qui milite en faveur de la revendication des droits des femmes et de l'égalité des sexes. La première à l'utiliser positivement est la suffragiste Hubertine Auclert (1848-1914). Les féministes essentialistes qui affirment la spécificité des identités et la différence du rapport au monde selon le sexe (cf. L.Irigaray, A.Leclerc, C.Gilligan, H.Cixous), sont à distinguer des féministes universalistes qui postulent une identité de nature entre les deux sexes, les différences étant construites socialement à des fins de domination patriarcale et hétérosexuelle (cf. genre, C. Delphy, C. Guillaumin, P. Bourdieu).

Masculinisme : attitude défensive d'hommes nostalgiques de modèles culturels traditionnels. La sociologue Christine Castelain-Meunier les oppose aux hommes en changement, favorables à une masculinité plurielle ainsi qu'aux hommes proféministes qui se réclament de la culture féministe.

Mixité : caractère de ce qui est mélangé, composé d'éléments de nature différente. Qui comprend des personnes des deux sexes. La mixité scolaire s'applique à tous les aspects de l'institution (élèves, personnel, locaux, contenus enseignés, etc.). La philosophe Geneviève Fraisse considère qu'un groupe peut être dit « mixte » si la représentativité d'une des deux groupes a au moins atteint le seuil de 30%.

Parité : concept juridique qui désigne l'égalité numérique entre femmes et hommes (50 /50) ; son objectif est de lutter contre la sous-représentation des femmes dans certaines institutions.

Sexisme : attitude ou situation de domination masculine à l'égard des femmes ; plus largement attitude de discrimination en fonction du critère de sexe.



 **agam & aupa**
AGENCES D'URBANISME