



Une ville faite par et pour les hommes

Yves Raibaud

► **To cite this version:**

Yves Raibaud. Une ville faite par et pour les hommes. Friture Magazine, dossier "demain ma ville", 2014, page 12 et 13. hal-00974265

HAL Id: hal-00974265

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00974265>

Submitted on 5 Apr 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Une ville faite par et pour les hommes.

In dossier « Demain ma ville », revue Friture Mag, n° 21, printemps 2014, p. 12 et 13.
Yves Raibaud, Géographe, Maître de conférences HDR Université Bordeaux Montaigne
y. raibaud@ades.cnrs.fr

Les travaux pionniers de Jacqueline Coutras (1996), ceux plus récents de Marylène Lieber (2008) ont montré les inégalités d'accès aux villes françaises pour les femmes. Ces inégalités sont souvent liées au sentiment d'insécurité dans les espaces publics. Le géographe Guy Di Méo (2009) parle de « murs invisibles » que les femmes contournent de façon automatique, après avoir incorporé les limites de zones interdites de l'espace public. La ville « androcentrique » a produit et continue de produire des normes spatiales qui traduisent l'expression de la Cité, espace du pouvoir social, économique et politique, depuis toujours aux mains des hommes. A Toulouse, Bordeaux, Montpellier, comme dans toute l'Europe, de nombreux équipements sportifs d'accès libre conçus « pour les jeunes » (*skateparks, citystades*) rappellent que les garçons sont les usagers majoritaires de la ville (Maruejols et Raibaud, 2012). Dans le même temps, on conseille aux jeunes femmes de ne pas faire du jogging dans des endroits isolés, d'être sur leurs gardes dans les transports en commun ou d'éviter certains quartiers. Certes la manière de considérer la dichotomie socio-spatiale peut paraître dépassée en France aujourd'hui, alors que 85% des femmes sont sur le marché du travail. Il n'empêche que les différences perdurent dans la répartition des temps de vie : les femmes font toujours plus de travail et d'accompagnement domestiques que les hommes, elles sont toujours plus nombreuses à être des travailleuses précaires et à temps partiel, à s'arrêter de travailler à chaque naissance d'enfant. Elles sont toujours dominées dans l'occupation des espaces, sur lesquels elles subissent, plus qu'à leur tour, la violence des hommes : espaces domestiques où se déroulent à l'abri des regards les « violences conjugales » ; espaces de la rue où elles apparaissent encore comme des proies potentielles, en particulier la nuit ; espaces professionnels où, limitées dans leurs ambitions par des « plafonds de verre », elles subissent le sexisme et le harcèlement plus ou moins appuyés de leurs collègues masculins. Si une approche comparative nous renseigne sur la variation des cultures masculines et féminines et des modèles de domination, elle nous informe en retour que la domination masculine reste suffisamment universelle pour qu'il soit légitime de considérer l'existence d'une « classe des femmes ».

Plusieurs études réalisées par le laboratoire Adess Cnrs (Université Bordeaux Montaigne) et l'aurba (Agence d'Urbanisme d'Aquitaine) montrent que ces inégalités se retrouvent dans le mode de gestion de la ville (Bernard-Hom et Raibaud, 2012). Ainsi, la présence des femmes aux postes-clés de responsabilité politique est dérisoire, qu'il s'agisse des élus ou des personnes qui pensent et construisent la ville de demain : les architectes, urbanistes, directeurs des services d'équipements, concepteurs des programmes urbains sont presque exclusivement des hommes. Ces constats sont invisibles car ils paraissent « de l'ordre de l'évidence ». Ils n'ouvrent pas sur une réflexion politique ou technique qui permettrait l'amélioration de l'usage de la ville par les femmes.

Trois quartiers de la métropole bordelaise ont été passés au crible d'une micro-géographie genrée. L'approche micro-géographique transpose sur les topographies d'un quartier, d'un carrefour et d'un jardin public le relevé de données issues d'une observation quantitative et qualitative des mobilités par sexe : comptage, relevés de présence par tranche horaire, identification d'espaces interdits, d'horaires évités, enquêtes semi-directives sur le vif ou par internet. Le quai de Paludate est un quartier de fête qui s'est développé dans un espace délaissé de la ville (friches urbaines, proximité de la gare, habitat dégradé). Il est très fréquenté par les jeunes, en particulier les étudiants. Les jeunes femmes plébiscitent le

quartier mais en craignent les abords et calculent leurs déplacements par peur des agressions. Leur fréquentation des boîtes est favorisée par une politique tarifaire avantageuse. Elles se sentent protégées par le personnel de sécurité et, dans une moindre mesure, par les voitures de police. Ainsi, malgré tout, le quartier est attractif pour les jeunes femmes qui s'y sentent bien, mais elles redoutent unanimement les abords du lieu où elles sont fréquemment accostées, harcelées, suivies et parfois agressées sans qu'aucune mesure de protection réelle ne soit envisagée. Leur présence est pourtant un indicateur d'ambiance urbaine : parce que la peur de la ville la nuit est moins importante pour elle que le plaisir de la fête, Paludate reste attractif pour toutes les autres catégories de population qui fréquentent le quartier la nuit.

La Porte de Bourgogne, est un lieu de transit dense entre les deux rives de Bordeaux, le centre ville et les quais, le quartier de la Bourse (résidentiel et commerçant) et le quartier Saint Michel (populaire). Cependant ni le potentiel patrimonial, ni l'aménagement des quais (piste cyclable, jardins) ne font de ce quartier un lieu attractif pour les milliers de personnes des deux sexes qui y passent chaque jour. Les femmes évitent généralement les deux côtés de la voie sur berge : le passage piéton et cycliste sous le Pont de Pierre, le trottoir et les commerces du quai de Richelieu. Elles disent ressentir du stress à la station lorsqu'elles changent de tram, lorsqu'elles le prennent en direction des périphériques la nuit, lorsqu'elles doivent remonter le cours Victor Hugo vers le centre ville. Leur stress est majoritairement lié à une crainte d'agressions masculines.

Le Parc de Fongravey, est un des atouts de la ville de Blanquefort, au Nord-Ouest de l'agglomération urbaine. Le choix de ne pas fermer le parc la nuit et de renforcer la présence des associations et des services à la population dans les bâtiments du parc a facilité son utilisation et densifié les circulations, devenues de ce fait mixtes et intergénérationnelles. Le sentiment d'insécurité des usagers est faible, y compris chez les femmes, et même la nuit, sauf sur les polarités où s'affirment des groupes de garçons. Le skate parc et le parking attenant représentent les seuls points noirs de cet aménagement, parce qu'ils focalisent l'hégémonie de groupes de garçons qui y font régner leur loi.

D'autres études en cours (Adess Cnrs) interrogent les bonnes pratiques de la ville durable sous l'angle du genre. La pratique du vélo est majoritairement masculine, jusqu'à 70% aux heures d'embauche, 80% quand il pleut ou la nuit. Les empêchements des femmes à la pratique du vélo sont fonctionnels (accompagnement des enfants, courses), techniques (apprentissage, peur de la crevaison ou de la panne), de l'ordre de la « présentation de soi » exigée par les codes sociaux (jupes et talons, peur de se salir, se mouiller, transpirer), relationnels (peur des réflexions des hommes, de la drague ou du harcèlement). Ces empêchements, considérés comme mineurs par les promoteurs du vélo, renforcent l'infériorisation des femmes et le sexisme sans que des solutions concrètes soient réellement envisagées. D'autres pratiques telles que les transports en commun (harcèlement, inquiétude la nuit), la marche ou le covoiturage révèlent les mêmes constantes. Il est courant d'entendre dire que les équipements sportifs sont faits pour tous et qu'il ne tient qu'aux femmes de s'en emparer. On pense de même qu'il est de la responsabilité des femmes de s'adapter, et non aux nouvelles pratiques de s'interroger sur les discriminations qu'elles provoquent. Le constat vient pourtant en continuité des conclusions précédentes : les femmes ont moins d'emprise sur la ville que les hommes, ce phénomène n'est jamais pris en compte et les innovations apportées à la ville ne compensent pas, loin sans faut, ces inégalités.

Croiser les phénomènes spatiaux avec la variable genre permet de les replacer sur deux axes de progrès, l'un relevant de la justice spatiale (égalité femmes hommes, lutte contre les discriminations), l'autre de l'ambiance urbaine : peut-on dire d'une ville dans laquelle seuls

les hommes sont dans la rue qu'il y règne « une bonne ambiance » ? Appliquées sur le terrain à des monographies urbaines, la méthodologie employée gagne vite en opérationnalité. Le corpus d'items liés au genre (incluant les nombreuses discriminations liées à l'identité/orientation sexuelle, sources d'une violence urbaine homophobe importante) pourrait être mutualisé *via* des Observatoires des inégalités de genre, exerçant une fonction de veille sur ce que produisent les politiques publiques d'habitat, de transport, d'équipement et d'aménagement. Un label récompensant les ambiances urbaines réussies sous l'angle des rapports sociaux de sexe pourrait être un stimulant pour une démarche qualité, remarquant les villes qui offrent un bon coefficient de mixité dans les espaces publics, de jour comme de nuit, mais aussi un fort degré d'appropriation des affaires de la cité par les femmes.

Bernard-Hom M.-C., Raibaud Y., *L'usage de la ville par le genre*, rapport de recherche, aurba, 2011, Bordeaux
Raibaud Yves. 2011, *Géographie socioculturelle*, Paris, coll. Logiques sociales, L'Harmattan.