



HAL
open science

La participation des citoyens au projet urbain : une affaire d'hommes !

Yves Raibaud

► **To cite this version:**

Yves Raibaud. La participation des citoyens au projet urbain : une affaire d'hommes !. La démocratie participative a-t-elle un sexe ?, La démocratie participative a-t-elle un sexe ? (2/2015), de Boeck, p.54-81, 2015, Revue Participations, 978-2-8073-0092-7. 10.3917/parti.012.0057 . hal-01231993

HAL Id: hal-01231993

<https://hal.science/hal-01231993>

Submitted on 22 Dec 2015

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.

La participation des citoyens au projet urbain : une affaire d'hommes !

Yves Raibaud, *Participations*, n°2/2015, p. 54-81, de Boeck

En 2012, la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) et l'Agence d'Urbanisme d'Aquitaine (Aurba) organisent une consultation. Avec l'aide d'experts, il s'agit de débattre des schémas de mobilité urbaine des vingt prochaines années. La lettre de cadrage, signée par le préfet, le maire de Bordeaux, le président du Conseil régional d'Aquitaine, le président de la Communauté urbaine de Bordeaux et le président du Conseil général de Gironde, invite à une large concertation autour des problèmes que pose l'accès à la métropole bordelaise et la circulation à l'intérieur de celle-ci.

« L'accessibilité de la métropole bordelaise est aujourd'hui un problème majeur de plus en plus mal vécu par nos concitoyens [...]. Même si les différentes autorités organisatrices [...] ont réalisé de nombreux projets de transports collectifs, la perception d'une dégradation des conditions de déplacement dans et vers l'agglomération bordelaise perdure [...]. Le Grenelle des mobilités métropolitaines doit permettre de sortir du quotidien habituel de la planification et de l'organisation des transports. Il s'agit de mener ensemble [...] un travail de coproduction qui précisera les conditions d'une rupture dans les manières de pratiquer et d'organiser la mobilité dans les territoires de la métropole. »¹

L'objectif est de réaliser entre janvier et octobre 2012 un travail de concertation rassemblant des représentants² de l'État et des collectivités territoriales, employeurs, salariés, syndicats, experts, fédérations et associations d'usagers. Le « Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise » s'organise autour de six ateliers thématiques, auxquels il faut ajouter la séance inaugurale, deux séances plénières et la séance de clôture. Lors de la séance de clôture, le 19 octobre 2012, la synthèse des travaux est présentée à l'assemblée élargie à un public plus large d'invités. Un document de 186 pages, publié en avril 2013³, rend compte de la démarche, des contenus des ateliers et des plénières, ainsi que des propositions qui en sont issues. La CUB, sous l'impulsion de son président, le maire socialiste de Blanquefort Vincent Feltesse⁴, a mis en place depuis 2008 les conditions d'une plus grande participation des citoyens à la vie publique, à travers un Conseil de Développement Durable (C2D). Le fait que le C2D soit présidé par une femme a influencé sa composition paritaire, intergénérationnelle et ouverte à la diversité, grâce au recrutement d'une partie des membres par cooptation et tirage au sort.

¹ Lettre de commande, Invitation à participer au « Grenelle des mobilités métropolitaines », 17 janvier 2012.

² Dans ce texte, le masculin est utilisé comme représentant des deux sexes sans discrimination à l'égard des femmes et des hommes et à seule fin d'alléger le texte, sauf lorsque la question de genre est centrale pour la compréhension : on écrira alors, par exemple, « les représentant.e.s, les expert.e.s », etc.

³ Aurba, 2013, *Pour une mobilité fluide raisonnée et régulée*, Rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise, <http://www.aurba.org> (accès le 16/10/2014).

⁴ Vincent Feltesse, leader entrepreneur, investit les thèmes de la participation et de l'égalité femmes hommes dès son premier mandat de maire de Blanquefort, en 2001, puis comme président de la CUB en 2008. Les élections municipales de 2014 changent la donne : candidat malheureux contre le maire UMP de Bordeaux Alain Juppé, Vincent Feltesse n'est plus ni maire de Blanquefort ni président de la CUB (Arambourou, Bugnon, Paoletti, 2015).

Malgré cela, les débats, lorsqu'ils ne sont pas directement organisés par le C2D, n'enregistrent qu'une faible participation des femmes. C'est le cas du Grenelle des mobilités où elles ne représentent que 25 % des présents, seulement 10 % du temps de parole effectif et 0 % des experts. Ce fait passe inaperçu, masqué par leur présence symbolique sur les photos, dans la presse, à la tribune (présidentes d'atelier ou rapporteuses de commission). L'idée que les savoirs sur la ville sont aussi universels que l'être humain s'affirme dans un projet positiviste, reposant sur l'évidence naturelle du dualisme homme/femme. Il n'y a donc pas lieu de faire un urbanisme pour les femmes, pas plus d'ailleurs que pour les hommes : comme l'évoque un élu lors d'une réunion, lorsqu'une ville construit un stade de foot, ce n'est pas pour des hommes, mais pour des sportifs ! Dans ces conditions, la faible présence des femmes dans une opération de participation au projet urbain n'étonne pas. Elle peut également s'expliquer (comme le démontre Nancy Frazer dans sa critique d'Habermas [Frazer, 2001]) par le fait que les groupes minoritaires n'ont pas intérêt à être présents lors de ces forums participatifs, qui fonctionnent comme des pièges pour leurs représentants. Même si elles représentent la majorité des habitants de la métropole bordelaise (53 %), les femmes apparaissent dans le Grenelle des mobilités comme un groupe minorisé, ce qui ne favorise pas la production d'une identité collective. Le décompte exact de leur participation à ce genre d'événement (présence physique, temps de parole, présence à la tribune) n'est jamais mesuré. La présence d'un groupe de femmes suffisamment important peut ainsi donner aux femmes et aux hommes présents l'illusion d'une égale participation, dont elles et ils ne prennent conscience qu'en découvrant les chiffres.

Or, comme nous le montrerons dans la première partie de ce papier, des recherches récentes menées à Bordeaux (Aurba/Adess, 2011, 2013 ; Di Méo, 2011 ; Bernard-Hohm, Raibaud, 2012 notamment) montrent des inégalités flagrantes entre les femmes et les hommes dans leurs usages de la ville : la pratique du vélo, la marche à pied, les transports en commun, le covoiturage, bref tout ce qui est préconisé pour faire une ville douce, agréable, conviviale, continue de poser problème pour qui porte, pousse ou accompagne un enfant, ramène les courses de la famille à la maison, est habillée d'une jupe, marche avec des talons ou est rendu vulnérable par le grand âge. Ces études et d'autres encore (par exemple celles qui montrent l'hégémonie des garçons sur les espaces publics consacrés aux loisirs des jeunes, tels que *skateparks*, *citystades*, maisons des jeunes ou lieux de répétitions des musiques actuelles) révèlent un usage de la ville très favorable aux hommes. Nous posons donc l'hypothèse que cette corrélation entre l'absence de parité dans la participation au projet urbain et les inégalités réelles entre les femmes et les hommes dans la ville n'est pas fortuite, mais systémique. Dans une société qui peut de moins en moins affirmer de façon frontale l'infériorité des femmes, les nouveaux équipements et les nouvelles pratiques de la ville apparaissent comme des « épreuves » (au sens que leur donnent Boltanski et Thévenot, 1991) qui transforment le plus grand nombre de femmes en minorité. Celles qui ne sont pas sportives n'ont qu'à faire du sport. Celles qui ont peur la nuit doivent faire preuve de courage. Celles qui ont trois enfants dans des écoles différentes n'ont qu'à mieux s'organiser. Celles qui sont trop âgées seraient prudentes en restant chez elles. La preuve que ces femmes sont une minorité est apportée par l'exemple d'autres femmes qui arrivent à concilier ces contraintes, en France, mais aussi en Allemagne, en Afrique ou ailleurs : il y a donc les bonnes citoyennes et les mauvaises, ce n'est pas donc pas la faute de la ville, et encore moins de ceux qui la construisent.

La démocratie participative est-elle neutre ? Les promoteurs du Grenelle des mobilités le pensent, bien sûr, ou éludent la question : n'est-ce pas la responsabilité des femmes elles-mêmes qui est en jeu ? Peut-on les faire venir malgré elles ? N'y a-t-il pas d'autres minorités (les jeunes immigrés, les classes pauvres) également absentes des processus participatifs ?

Est-ce suffisant pour invalider le débat ? L'idée qu'il serait nécessaire de renouveler le cadre de la démocratie par de nouvelles pratiques – telles que hors cadre institué, organisation des temps de parole, présidences tournantes, tirage au sort, etc. (Laugier, Ogien, 2014 ; Sintomer, 2011) – semble buter sur la question de la parité. Nous montrerons que c'est particulièrement le cas dans les débats sur la ville. La séparation entre espace privé et espace public (souvent pensés comme dedans et dehors) naturalise la spatialité des rapports sociaux de sexe. L'ordre de genre s'impose comme un ordre de l'évidence, par exemple si l'on constate que, dès que la nuit tombe, les femmes se sentent moins en sécurité dans la rue. Pour Iris Young, la théorie délibérative repose sur le présupposé que les débats, pour être impartiaux, doivent séparer la sphère privée et la sphère publique (Young, 1985, cité par Frazer, 2001). Nous rapporterons dans les exemples qui suivent comment l'argument de l'intérêt général est opposé aux propos des femmes lorsqu'elles font état de leurs difficultés pour se déplacer en ville, propos toujours considérés par l'assemblée comme n'étant que le récit d'une expérience individuelle. Mais nous verrons également comment les femmes qui participent au débat sur des sujets considérés comme n'étant pas spécifiquement féminins (infrastructures, logistique, politiques publiques) ne sont pas écoutées, ou bien sont réassignées à leurs « compétences féminines ». C'est qu'il existe un autre non-dit : les compétences qui concernent la sphère publique (l'organisation de l'espace, la technologie, l'économie, le débat politique) pourraient tout aussi bien être décrites, à l'inverse, comme des composantes de cultures masculines hégémoniques (Connell, 1998 ; Tabet, 1998).

La participation au projet urbain, vue à travers les lunettes du genre, peut donc être légitimement soupçonnée d'être « une affaire d'hommes ». Le fait que les hommes soient surreprésentés dans les instances dirigeantes de la ville, comme dans celles qui encadrent et organisent le Grenelle des mobilités, pourrait ne pas être une indication en soi : la « classe des hommes » ne serait pas plus homogène que la « classe des femmes », étant traversée elle aussi, par de nombreuses autres contradictions liées aux classes sociales, à l'origine, à l'âge ou au handicap. Pourquoi cette assemblée serait-elle moins représentative qu'une autre pour débattre de l'intérêt général ? Ne peut-on pas imaginer que l'effet du collectif permette aux participants de s'élever au-dessus des contingences pour parler au nom de tous ? N'est-ce pas essentialiser le masculin que de penser qu'il existe une communauté d'intérêt des hommes ? Un élément vient cependant renforcer cette forte impression de domination masculine : si les femmes ne représentent qu'un quart des assemblées, elles n'utilisent qu'un dixième du temps de parole et sont absentes du cercle fermé des experts. Le rapport social de sexe apparaît ainsi, peu à peu, comme un fait sociologique saillant, qu'il faut nécessairement prendre en compte si l'on considère que l'objectif du Grenelle des mobilités est la participation des citoyens au débat public. Comment prouver cependant que l'intérêt général défendu par l'assemblée ne se confond pas avec celui des femmes, ou même que les deux s'opposent ? C'est tout l'intérêt de la mise en relation des études de géographie urbaine réalisées à Bordeaux, avec l'étude approfondie d'une opération de démocratie participative telle que le Grenelle des mobilités⁵. L'expertise menée par le laboratoire Aménagement Développement Environnement Santé et Sociétés (UMR Adess CNRS) et ses partenaires affirme que les problèmes rencontrés par les femmes dans l'organisation urbaine sont spécifiques. Comme nous l'avons dit, ces études bordelaises n'ont été mobilisées ni dans le débat (2012) ni dans le document final du Grenelle des mobilités (2013). Tout se passe comme si, en mettant en place un dispositif participatif, on évacuait tout simplement cette réalité.

⁵ Se nourrir de travaux réalisés *in situ* économise les discussions qui opposent les modélisations internationales et leurs réfutations au titre des « différences culturelles » (le vélo hollandais, la ville américaine, les temps sociaux en Allemagne, la nuit espagnole, la rue marocaine, etc.).

Dans un autre registre que celui des inégalités et de la parité, les études de géographie urbaine bordelaises montrent que le « soin des autres » n'apparaît pas comme une priorité dans une ville dont l'efficacité économique reste, malgré tout, la règle principale : le *care* n'est pas entré dans le champ politique. On peut rappeler que cette disposition est historiquement attachée au « travail forcé des femmes » (Tronto, 2005), assignées à s'occuper des enfants en bas âge, des personnes âgées et, en général, de toutes les personnes vulnérables. L'assignation historique des femmes au *care* est indissociable de sa naturalisation (les femmes auraient des capacités naturelles à s'occuper gratuitement ou presque des personnes vulnérables), de sa dévalorisation (c'est une activité sans importance) et de son invisibilisation (cachez ce travail que je ne saurais voir), aussi bien dans le langage que dans les espaces où ces activités sont le plus souvent recluses. À l'origine des travaux sur le *care*, on trouve « une critique féministe des théories morales et politiques majoritaires [...] L'intérêt de ces critiques est d'avoir fait apparaître [...] des voix subalternes, jusqu'alors disqualifiées. Ces voix demandent qui décide de ce qui est important moralement et politiquement et de ce qui l'est moins et qui est donc rejeté, selon les circonstances, dans la "moralité des femmes", les histoires de bons sentiments, les solidarités familiales ou de voisinage » (Laugier, 2010)⁶ [...]. Cette critique féministe, salutaire dans le débat public, est ignorée, voire étouffée, dans les débats dont nous nous ferons l'écho ci-dessous.

Cependant, il s'agit moins dans cet article de prouver l'intérêt des connaissances des femmes pour la construction de la ville (en les rattachant à des savoirs situés), que de montrer à quel point les études urbaines, l'aménagement et l'urbanisme forment un corpus de connaissances fortement lié à des cultures masculines que l'on peut justement qualifier d'« hégémoniques » (Connell, 1998). L'approche empirique des rapports sociaux de sexe dans l'usage de la ville, puis dans un débat sur les mobilités urbaines, invite ainsi à réfléchir sur la portée du *care* et du genre dans le champ de la théorie politique. Elle tend à montrer que les nouveaux dispositifs de participation au projet urbain contribuent à reproduire la division des espaces masculins et féminins, consacrant la hiérarchie des sexes dans la ville. La reproduction des inégalités femmes/hommes se réalise ainsi sous une apparence démocratique qui reste crédible tant que ne sont pas questionnés les processus de construction de la ville du point de vue des femmes. Nous montrons également que ce point de vue a un lien fort et s'imbrique avec d'autres références, telles que l'âge, la classe, la « race », même si ce n'est pas le sujet central de ce papier. Le *care* permet en effet de révéler l'apport décisif qu'apporteraient des femmes en parité dans les processus démocratiques, sans pour autant essentialiser une « catégorie femme » (Brugère, 2010). Il suffit pour cela de faire apparaître la faiblesse des débats, dans les assemblées masculines que nous avons observées, dès qu'il s'agit de prendre en compte le point de vue des personnes vulnérables, toutes catégories confondues, dont la charge est pour une grande partie « *the dirty work* », le « sale boulot des femmes » : soin des enfants en bas âge, des personnes âgées, malades ou handicapées, lavage du linge sale, nettoyage des toilettes, toutes choses pourtant nécessaires au bon fonctionnement d'une ville, quelle qu'elle soit.

La première partie de ce papier présente une synthèse des recherches menées sur l'observation des inégalités réelles entre les femmes et les hommes dans la ville, et réalisées au sein du laboratoire Adess sous le titre générique « Observer le genre sur les territoires ». La deuxième partie présente un travail de recherche sur la participation des femmes et des hommes au sein d'un débat public. Je tenterai de démontrer, à partir de ces matériaux, que le fait que les hommes dominent le débat public a une influence sur la décision dans le cadre local, sur des sujets tels que la ville durable ou les mobilités urbaines.

⁶ Sandra Laugier, 21 avril 2010, « Politique du care contre société du soin », *Mediapart*, <http://blogs.mediapart.fr/blog/sandra-laugier/210410/politique-du-care-contre-societe-du-soin> (accès le 18/10/2014).

Observer les effets du genre sur la ville

L'usage de la ville par le genre

Les recherches menées par le laboratoire Adess et l'Aurba en 2010, 2011 et 2013 mesurent le poids des normes de genre sur les pratiques urbaines au quotidien. L'analyse par type de ménages révèle une inégalité structurelle constante : les femmes représentent les 4/5 des familles monoparentales et ont des salaires de 15 à 20 % inférieurs aux hommes (avec un écart plus grand dans les quartiers résidentiels que dans les quartiers populaires). L'enquête mobilité-ménages montre que les femmes ont des déplacements professionnels moins importants que les hommes, mais qu'elles sont trois fois plus nombreuses que ceux-ci à utiliser leur voiture dans les déplacements d'accompagnement et ceux liés aux tâches domestiques. Si les personnes vivant seules entre 30 et 45 ans sont majoritairement des hommes, la proportion s'inverse à partir de 50 ans : à partir de 75 ans, 85 % des personnes seules sont des femmes. Les inégalités sont perceptibles dans les organigrammes institutionnels. La présence des femmes aux postes clés de responsabilité politique est faible : en 2011, 7 femmes vice-présidentes pour 29 vice-présidents à la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) ; le président de la CUB, le maire de Bordeaux, le président du Conseil général de la Gironde et le président du Conseil régional d'Aquitaine sont des hommes⁷. Dans le cadre de cette étude, dix-sept femmes ont été réunies (groupes focus). Chacun des trois groupes a participé à deux heures et demie de discussion autour des usages urbains et de la perception de la ville. Toutes les femmes ont en commun d'adopter des stratégies pour franchir les « frontières interdites ». De nuit, les seniors sortent à plusieurs ou en couple, jamais seules, certaines font appel aux réseaux sociaux sur Internet. Les jeunes adoptent aussi le déplacement en groupe d'ami.e.s et intériorisent des cartes mentales afin d'éviter les zones anxiogènes. Elles anticipent leurs déplacements et contrôlent leur tenue corporelle dans l'espace public en prenant des précautions vestimentaires (ni jupes, ni talons hauts...). Un travail d'étudiante sur le harcèlement des étudiantes à Bordeaux, mené en parallèle à l'étude (Van Puymbroeck, 2014), met en valeur le fait que ces craintes ne sont pas fantasmées, mais correspondent à un danger bien réel.

Plus encore qu'un outil de mobilité, la voiture représente un moyen de protection pour affronter la nuit. Les seniors s'y verrouillent. La voiture sert aussi à protéger les enfants des dangers de l'espace public. Les attentes que ce groupe de femmes exprime sont nombreuses : améliorer l'offre de mobilité avec une priorité donnée à la sécurisation des stations de tramway, qui sont perçues la nuit comme des abcès de fixation d'alcoolisme et de violence urbaine ; des « taxis roses » réservés aux femmes à la sortie des boîtes de nuit ; une surveillance discrète par une présence humaine dans les espaces publics et dans la rue ; un meilleur éclairage des rues longues et rectilignes... La mise à jour des interdits spatiaux et temporels délimite des territoires de fréquentation mixtes qui sont jugés attractifs, et des secteurs à risques mis dans la catégorie des « repoussoirs ».

L'étude s'appuie ensuite sur des travaux de terrain. L'approche micro-géographique transpose sur un quartier, un carrefour, 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. Trois lieux ont servi de test pour élaborer la méthodologie

⁷ En 2015, la CUB s'est transformée en métropole. Elle est présidée par Alain Juppé (UMP), maire de Bordeaux et compte 6 vice-présidentes et 14 vice-présidents. En 2015, Jean-Luc Gleyze (PS) succède à Philippe Madrelle (PS) à la présidence du Conseil général de la Gironde.

d'enquête genrée, chacun représentant un type particulier d'espace urbain. Dans chacun de ces lieux, le fait d'observer les mobilités par sexe permet de vérifier les différences, quels que soient les modes de circulation (marche à pied, transports en commun, vélo) et la moindre emprise des femmes dans l'espace public, hors voiture.

Une autre enquête menée sur la pratique urbaine du vélo vient préciser les conditions de cette expérience genrée de la ville. Le vélo est considéré comme l'exemple même de la bonne pratique écologique en termes de mobilité durable, un excellent moyen de soulager la ville des nuisances sonores et de la pollution, une solution pour la décongestionner du trafic automobile au moment des migrations pendulaires. La pratique du vélo est-elle la même pour les femmes et les hommes, en termes d'usage et d'accessibilité ? Florianne Ulrich (2014) a réalisé une enquête sur l'échantillon de trois places bordelaises à des heures et des jours différents, mais communs aux trois places. Sur 10 932 passages de vélos comptabilisés, 62 % des cyclistes sont des hommes et 38 % de femmes. L'écart se creuse par temps de pluie, 78 % des cyclistes sont alors des hommes. Autre variable creusant les écarts : la nuit, particulièrement les matins d'hiver et les soirs de week-end. Au total, le pourcentage d'hommes n'est jamais en dessous de 56 % des cyclistes, toutes places, horaires et jours d'observations confondus. Enfin, si 38 % des cyclistes sont des femmes à Bordeaux, 58 % des porte-bagages enfants sont installés sur leurs vélos.

Le vélo ne représente que 8 % des déplacements dans le centre-ville de Bordeaux (3 % il y a 10 ans). Les écarts entre sexes ne risquent-ils pas de s'aggraver à l'avenir ? Ulrich (2014) tente de répondre à cette question par une enquête auprès de femmes ne pratiquant pas ou plus le vélo. La pluie est un frein important.

« C'est vrai, les gars ils n'ont pas ce problème-là, parce que même s'ils doivent "bien présenter" ils peuvent quand même sauver un peu leurs habits [...] Une femme par exemple, elle prend le vélo, elle arrive ruinée, tu fais quoi ? Ou alors faut prévoir deux tenues. » (Marion, in Ulrich, 2014)

L'arrivée d'un deuxième enfant en est un autre. Les femmes interrogées n'utilisent plus le vélo, évoquant leurs déplacements (accompagnement des enfants, courses, travail), plus complexes que ceux des hommes. D'autres éléments sont évoqués dans les entretiens : la présentation de soi au travail lorsque jupes, tailleurs, talons, coiffure, maquillage font partie d'une tenue professionnelle, peu compatible avec la pratique du vélo. Certaines femmes évoquent aussi leur manque d'aisance et leur crainte de tomber ou de se faire renverser. D'autres, l'embarras que représenterait une panne. Arrivent ensuite les obstacles d'ordre relationnel avec les hommes, automobilistes, piétons, cyclistes : réflexions, moqueries, sifflets, comportements sexistes ou misogynes, qui ne sont pas spécifiques à l'usage du vélo. Les femmes ne bénéficient donc pas du même accès à la pratique du vélo que les hommes. Les principaux obstacles évoqués sont liés à leur condition féminine. L'insécurité (sous tous les aspects évoqués ci-dessus) est-elle réelle ou apprise dès l'enfance, lorsqu'on apprend aux jeunes filles qu'il faut être sur leurs gardes dans l'espace public ?

Loisirs des jeunes : le constat de la domination masculine

Les études menées par le laboratoire Adess sur les loisirs des jeunes répondent partiellement à ces questions (Maruejols, Raibaud, 2011 ; Bacou, Raibaud, 2009 ; Ayrat, Raibaud, 2014). Elles montrent que les filles décrochent à partir de l'entrée au collège des activités de loisir sportif, culturel ou généraliste proposées par les municipalités ou les associations, tandis que se met en place une offre de loisir, se disant neutre, mais spécifiquement destinée aux garçons (*skateparks*, *citystades*, musiques actuelles/amplifiées,

cultures urbaines). Enfin, et malgré les recommandations des partenaires publics⁸, les dispositifs de vacances pour tous peinent à faire partir les filles, en particulier les plus grandes d'entre elles, surtout lorsqu'elles appartiennent aux classes pauvres, étrangères ou originaires de quartiers classés politique de la ville. Les chiffres recueillis à Bordeaux et Toulouse, confirmés depuis par d'autres villes de France, sont sans appel : 75 % des budgets publics destinés aux loisirs des jeunes profitent aux garçons.

Cette inégalité devrait apparaître comme une préoccupation, prioritaire si l'on veut lutter contre les inégalités structurelles qui découlent de ces constats : des femmes moins bien insérées dans la ville et dans leur environnement social et professionnel. Or, ce que les chiffres révèlent comme la preuve d'une injustice est traité comme allant de soi, de l'« ordre de l'évidence ». Les entretiens menés avec les animateurs.trices et les élu.e.s ou responsables des politiques de la jeunesse montrent comment ce phénomène est banalisé :

« C'est vrai, elles sont moins nombreuses, mais il y en a de plus en plus », « Les filles sont plus mûres, elles savent mieux s'occuper, elles préfèrent rester chez elles », « Ce qui est important c'est de s'occuper des jeunes [garçons] les plus difficiles, en échec scolaire, avant qu'ils ne tournent mal », « On ne peut pas forcer les filles, c'est leur affaire, d'ailleurs elles ne sont pas toutes comme ça, il y en a au foot, dans les groupes de rock » (in Ayrat et Raibaud, 2010).

Les raisons données à ce décrochage des filles (quand il n'est pas tout simplement nié) sont la supposée nature (les gènes et les hormones seraient-ils actifs pour faire sortir les garçons et rentrer les filles chez elles à l'adolescence ?) ; les supposées cultures (les gens du voyage, les Maghrébins, les Turcs ne seraient-ils pas plus machos ?)... (Ayrat et al., 2010). Si l'on montre que les résultats sont les mêmes dans les quartiers aisés et populaires, l'insistance agace : les femmes et les hommes ne seraient-ils pas égaux devant la loi, en particulier en France ? N'y a-t-il pas de plus grandes injustices liées aux classes sociales ou à l'origine ? (Ayrat et al., 2010). Cet « ordre de l'évidence » ne permet pas de voir que le fossé se creuse entre les garçons et les filles, celles-ci disparaissant des activités de loisirs mixtes et se repliant sur des activités stéréotypées.

Les inégalités structurelles observées dans la ville entre femmes et hommes ne seraient donc pas un simple construit, connaissant des variables géographiques (entre nord et sud, centre et périphéries), mais une construction à l'œuvre ici et maintenant, en particulier à travers les politiques publiques. Montrer que 75 % des budgets publics destinés aux loisirs des jeunes sont consommés par des garçons ou que 100 % des équipements de loisirs sportifs d'accès libre sont occupés par eux revient à interroger la ville sous une autre focale : une ville faite par et pour les hommes.

La participation, une affaire d'hommes ?

Les indices donnés par le *gender budgeting* (par exemple dans les loisirs des jeunes, ou à travers les politiques coûteuses d'équipement et d'événements sportifs, mais aussi dans les politiques culturelles, voir Pratt, 2006) révèlent presque systématiquement des avantages acquis pour les activités masculines. Mais comment prouver que le principe de « l'intérêt général », au cœur du processus démocratique, se confond avec l'intérêt des hommes ? Qu'il s'oppose *de facto* à l'intérêt des femmes ?

⁸ Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion sociale, Caisse d'Allocations Familiales.

Mettre en relation les études de géographie urbaine réalisées à Bordeaux et l'étude d'une opération de démocratie participative telle que le Grenelle des mobilités permet de croiser des observations portant sur des terrains proches. Inégalités et discriminations se matérialisent dans la ville par une moindre emprise des individus discriminés sur l'espace, par leur relégation sur des temps et des espaces consacrés et par des contraintes supplémentaires sur leur mobilité. Dans l'enquête menée par l'Observatoire de l'égalité de la ville de Bordeaux en 2014-2015 (Alessandrin, 2015, à paraître), le sentiment de discrimination dans les espaces et les transports publics arrive en tête (43 %, devant le travail, le logement ou la famille), la majorité des répondants étant des femmes (72 %)⁹. Toutes ces expertises affirment donc que les problèmes rencontrés par les femmes dans l'organisation urbaine sont spécifiques. Nous allons maintenant observer comment ces réalités observées adviennent dans le débat : l'objectif étant de savoir ce qui relève d'un simple oubli, voire d'un impensé, et ce qui s'apparente à une obstruction ou à une invisibilisation des « voix différentes » (Gilligan, 2008[1982]) ; Nusbaum, 2012).

Le Grenelle des mobilités : méthodologie de recherche

La recherche a été menée par un biais. Invité comme géographe expert de la ville par l'Aurba, j'ai observé le processus de participation sans dévoiler ma préoccupation de « géographe du genre ». Ce positionnement doit être précisé par le fait que j'ai également écouté l'important travail réalisé par les personnes présentes, dont la compétence, l'engagement et la bonne foi ne sont évidemment pas à remettre en cause. Il me fallait donc assumer pleinement la qualité incontestable du Grenelle des mobilités et de ses conclusions, tout en gardant une capacité critique à partir d'un point de vue construit sur les références théoriques aux études de genre¹⁰.

Dans le document de 186 pages qui conclut le Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise (Aurba, 2013), il n'apparaît pas que les habitants, usagers, citoyens, piétons, cyclistes, automobilistes, utilisateurs de transports en commun, consommateurs, entrepreneurs ou militants de la métropole bordelaise puissent avoir un sexe, ni que celui-ci ait une influence sur l'expérience de la ville et des mobilités qui en découlent. La méthode que j'ai utilisée à partir du matériau bordelais passe donc par une « genration » radicale du processus de participation, de sa conception à ses conclusions, en éliminant toute autre considération sur le bien-fondé des hypothèses ou la pertinence des débats. Il fallait d'abord tout compter : les commanditaires, les organisateurs, les présidents et rapporteurs d'ateliers, les experts, les

⁹ 42 % des réponses (les réponses étant cumulables) concernent la religion ou l'origine, devant l'orientation sexuelle et le handicap.

¹⁰ Mon travail de géographe emprunte à l'épistémologie féministe des références proches du féminisme matérialiste (Delphy, 2008). Il s'agit de mesurer les empêchements réels des femmes au sein de rapports sociaux de sexe matérialisés :

– d'une part par une inégalité d'accès aux ressources, en particulier aux ressources spatiales, ce qu'on pourrait objectiver dans le champ politique sous le terme de « droit à la ville » (Lefebvre, 2009[1968]) et, par extension, de droit à la mobilité et à la libre circulation ;

– d'autre part par la violence réelle ou symbolique de la domination masculine, en particulier dans l'espace public.

Il ne me semble pas que le fait d'être un homme m'empêche de penser l'égalité dans une perspective féministe, même si cette position contradictoire (penser la domination à partir d'une position dominante) mérite toujours d'être examinée d'une façon critique, ce que ne manquent pas de faire à mon égard mes collègues femmes avec qui je travaille sur ces sujets. La position d'homme observant « de l'intérieur » la domination masculine peut être favorable, mais soulève la question posée par Maurice Godelier de « trahir le secret des hommes » (Godelier, 1988), ce qui pourrait être une objection d'ordre éthique dans une posture de recherche, notamment lorsque celle-ci passe par un biais. L'affirmation d'une posture féministe me semble donc nécessaire pour justifier *a minima* ma méthode de recherche.

membres désignés ou cooptés, les participants à chaque séance. Puisqu'il s'agissait de participation, il fallait également compter la présence physique aux assemblées, les prises de parole, mais aussi le temps des prises de parole ainsi que la manière dont a été donnée ou retirée la parole par les animateurs des débats. J'ai noté ensuite, au fil des débats, les thèmes abordés par des femmes qui témoignaient dans leurs commentaires et dans leurs questions d'une condition féminine dans la ville. Ces thèmes ne sont pas incongrus. Outre qu'ils représentent l'expérience vécue quotidiennement par la plupart des femmes de la métropole bordelaise, à un moment ou un autre de leur vie, ils ont été signalés par de nombreuses études nationales et internationales, notamment par des recherches largement diffusées, financées par des programmes européens (Denèfle, 2008 ; Tummers, 2011). Enfin, il était important de voir si la matière recueillie pouvait éclairer les conclusions du Grenelle des mobilités et le consensus qui s'en dégage. J'ai fait pour cela une lecture genrée du document final, en m'attachant particulièrement à l'avis des experts invités dont les conclusions ont eu une grande influence sur la conférence finale et le document de synthèse.

La surreprésentation des hommes

La lettre de commande du Grenelle des mobilités est signée par cinq hommes : le préfet de la région Aquitaine, le maire de Bordeaux, le président du Conseil régional d'Aquitaine, le président de la Communauté urbaine de Bordeaux et le président du Conseil général de la Gironde. Les présidents de commissions du Grenelle des mobilités et les rapporteurs d'ateliers thématiques, issus de la société civile, des corps constitués et de l'université, encadrent les débats et cosignent le rapport final. Cinq présidents de commission sur 6, et 5 rapporteurs d'ateliers sur 6 sont des hommes. La liste initiale des participants du Grenelle des mobilités est composée de 73 hommes et 28 femmes (27 %), auxquels ont pu se rajouter, lors des séances plénières, d'autres participants intéressés par les thèmes abordés. Lors des deux plénières, les 12 experts qui ont présenté les projets innovants étaient des hommes.

Les observations portent ensuite sur le temps de parole. Ainsi, lors d'une plénière (26 juin 2012, 91 participants, 69 hommes et 22 femmes [24 %]) :

- les hommes ont pris la parole 39 fois et les femmes 7 fois (15 %) ;
- le temps moyen de parole dans les débats est de 3 minutes 25 pour les hommes et 1 minute 32 pour les femmes ;
- le temps de parole mesuré au final est de 3 heures 23 minutes pour les hommes et 17 minutes pour les femmes (8 %).

Le temps de parole des femmes lors des ateliers est un peu plus important : ainsi, lors d'un atelier du 10 février 2012 composé de 12 hommes et 8 femmes (40 %), le temps de parole des hommes a été de 2 heures 4 minutes et celui des femmes de 40 minutes (24 %).

Les comptages réalisés lors des trois plénières (incluant la séance finale du 19 octobre 2012) et des quatre ateliers auxquels j'ai assisté donnent ces chiffres :

- présence moyenne de 77 % d'hommes et 23 % de femmes ;
- temps de parole (présidents, rapporteurs et experts inclus) de 90 % pour les hommes et 10 % pour les femmes.

Observations des débats (fonctionnement, thèmes abordés)

Les présidents de séance oublient souvent les femmes qui lèvent la main. Ils acceptent les interventions sauvages, les reprises de parole après la réponse de l'expert (pratiques masculines) et priorisent, dans leurs arbitrages sur le tour de parole, les notables, experts ou élus locaux, tous des hommes. La faiblesse du temps de parole des femmes n'est donc pas seulement due à des mécanismes d'autocensure : les femmes ne sont pas prioritaires aux yeux des présidents de séance.

Les mesures quantitatives et les observations qualitatives des inégalités femmes hommes dans la prise de parole peuvent être mises en relation avec les sujets traités. Dans les séances plénières, plusieurs femmes sont interrompues dans leur intervention par le président de séance sous le prétexte que le propos est « hors sujet », traite « de cas particuliers et non pas de l'intérêt général » ou que l'intervention est jugée trop longue. Voici quelques exemples de ces interventions et les réactions qu'elles suscitent.

Exemple n° 1 : Intervention de Mme C., de la FCPE

Madame C., représentant la Fédération des Conseils de Parents d'Élèves, intervient pour rappeler les difficultés des parents, en majorité des mères, qui accompagnent les enfants à l'école. Comment faire sans voiture lorsqu'on a trois enfants dans trois écoles différentes, qu'on habite loin des écoles et qu'on travaille soi-même dans un quatrième lieu ? Comment faire avec les plus petits qui marchent mal ou lentement ? Peut-on les emmener à pied sous la pluie lorsqu'ils sont malades ou enrhumés ?

L'intervention de Madame C. est coupée par un participant qui objecte qu'il n'y a pas que les mères qui accompagnent les enfants à l'école. En aparté, près de moi, un autre fait remarquer que lorsqu'on a trois enfants et qu'on habite loin, c'est difficile de travailler à plein-temps. Lorsqu'est évoqué le cas de l'enfant malade sous la pluie, quelques rires furent suivis d'un brouhaha. Le président demande à la représentante de la FCPE d'écourter car c'est l'heure de la pause. L'intervention n'est pas discutée sur le moment, mais un des experts invités y revient en fin de séance :

Monsieur F., expert : « Bien sûr, on n'a pas pu parler des mobilités de tout le monde, les cas particuliers, les handicapés, les personnes âgées... Tout est différent... Il y a un point qui n'est jamais évoqué, c'est le changement de comportement... Quand j'entendais madame, tout à l'heure... les enfants... C'est vrai qu'il y a des gens qui font des ménages à l'autre bout de la ville... Mais c'est avant tout un changement de comportement... Des fois ça marche, des fois les gens ils ne veulent pas, ils n'ont même pas envie de faire l'effort ! Il y a la moitié des trajets qu'on fait, on pourrait s'arranger... Les gens parlent toujours de leur cas particulier, mais il faut voir les problèmes ! Comment on fait pour les résoudre ?... ».

L'intervention de Madame C., pourtant représentante d'une fédération, n'est donc pas acceptable, pour plusieurs raisons. La première est qu'elle évoque le « cas particulier » des mères qui amènent leurs enfants à l'école (et les pères ?) ; puis le « cas particulier » des mères qui ont deux ou trois enfants et qui travaillent. Quant au troisième point (« les plus petits qui marchent lentement » ou « qui sont enrhumés »), les rires et le brouhaha qui s'installent (sans que le président de séance intervienne pour faire silence) semblent montrer que ce n'est pas un argument « sérieux » dans le débat public. L'intervention de Madame C. n'est pas notée dans le compte rendu.

Exemple n° 2 : Intervention de Madame R., Pays de Haute Gironde

Madame R. représente le Pays de Haute Gironde, situé à une trentaine de kilomètres au nord de Bordeaux, un « territoire oublié » dit-elle. Beaucoup de femmes de Haute Gironde travaillent sur Bordeaux et utilisent leur voiture. Le train, le bus, le covoiturage, ça ne marche pas lorsqu'on doit accompagner le grand à l'école, le petit à la crèche, aller au travail, faire les courses et repasser chercher les enfants au retour. Pénaliser la voiture par des péages urbains (une des préconisations des experts), c'est pénaliser des familles déjà pas très riches qui sont allées chercher leur solution logement loin de la ville.

Une fois encore l'intervention (3 minutes 27) est jugée trop longue par le président qui demande à Madame R. d'écourter. Il est vrai que dès les premiers mots, un brouhaha s'est installé dans le public et a grandi au fur et à mesure de l'intervention. Au lieu de faire taire la salle, le président de séance préfère relancer le débat en passant à un autre intervenant. Celui-ci évoque un plan « véhicule léger décarboné » qui pourrait être une solution pour les personnes habitant hors Bordeaux. L'intervenant suivant revient sur la Haute Gironde : « J'habite la Haute Gironde, madame ; il faut bien reconnaître que c'est nous qui faisons les bouchons ! ». Un expert intervient à son tour et revient, lui aussi, sur l'intervention de Madame R. (le brouhaha ne traduisait donc pas uniquement un manque d'écoute). Il insiste sur le fait d'éviter « le catalogue des cas particuliers ». Il invite à « rester sur une approche systémique ». On peut, dit-il, exonérer les familles les moins riches de péage, c'est une décision politique.

L'intervention n'est pas notée dans le rapport final. Une des « six innovations de rupture » du rapport final s'intitule pourtant « à l'école, sans voiture » et préconise un transfert modal du mode accompagnement voiture vers le mode marche à pied ou vélo.

Exemple n° 3 : Les femmes âgées

Madame M., représentant une association de quartier parle du problème d'accompagnement des personnes âgées près de chez elle, beaucoup de femmes, isolées. Elles doivent aller chez le médecin, à l'hôpital, faire des démarches administratives, faire quelques courses. Certaines ne marchent pas bien, d'autres redoutent de se déplacer seules lorsqu'elles ont sur elles papiers et argent. L'association les aide, mais comment faire sans voiture ?

Le débat est fermé par un des rapporteurs qui rappelle que cette discussion a déjà eu lieu en atelier, qu'elle sera notée dans le compte rendu (dans les faits elle n'y est pas). Il souligne que ce sujet est important, il y aura toujours des possibilités d'aménagement, mais c'est encore un cas particulier qui ne doit pas faire perdre de vue les objectifs prioritaires du Grenelle des mobilités.

Exemple n° 4 : Le télétravail.

Un sujet abordé par le Grenelle des mobilités fait apparaître un clivage net entre les hommes et les femmes, qui s'expriment sur ce sujet de façon assez unanime : le télétravail.

Madame F., directrice d'un service technique dans une mairie de la CUB, intervient sur les temps sociaux. Beaucoup de femmes, dit-elle, font un blocage psychologique sur le télétravail qui renforcerait leur isolement. Pour ces femmes, se déplacer pour se rendre sur leur lieu de travail est synonyme de liberté. Elles disent apprécier leur voiture comme

un sas de décompression dans lequel elles ont une intimité. Elles plébisciteraient, dit-elle, les voitures hyper connectées.

Cette intervention ne suscite pas de réaction, le débat vire sur un autre sujet, la place des entreprises et de l'économie dans les problèmes de transports : les entreprises doivent-elles être prioritaires sur les individus ?

Quelques minutes plus tard, une intervenante relance la question du télétravail : n'est-ce pas un piège ? N'y a-t-il pas un risque que les emplois de télétravail ne soient progressivement délocalisés à l'étranger, en Inde ? Est-ce que ce ne sont pas une fois de plus les emplois féminins qui sont menacés ?

Au contraire de l'intervention précédente, celle-ci provoque quelques brouhahas et rires... Un homme travaillant dans une collectivité explique que le télétravail est possible en temps partiel : il lui semble que les femmes y ont intérêt car cela leur permet de concilier le travail avec leurs charges familiales, surtout lorsque les écoles sont près de leur domicile.

Quelques minutes plus tard, de nouveau, une élue de l'agglomération revient sur le télétravail pour dire qu'à titre personnel, elle n'est pas d'accord. Une autre femme revient encore en fin d'après-midi sur ce sujet.

Le télétravail préoccupe les femmes présentes au Grenelle des mobilités, pour des raisons variées qui fonctionnent en arborescence avec d'autres sujets sur lesquels elles se sont peu exprimées : souhait de vivre le travail comme une liberté, une activité sociale riche en contacts ; désir de cloisonner à minima la vie familiale et la vie professionnelle ; revendication de la voiture dans le déplacement domicile travail, comme espace d'intimité ; crainte de perdre son travail dans un contexte d'inégalité d'accès à l'emploi.

Il ne reste rien de ces interventions dans la synthèse présentée lors de la séance plénière d'octobre 2012 ni dans le document final d'avril 2013. Le télétravail y est présenté comme une « innovation de rupture », qui pourrait être portée par une « agence des temps » dont une des mesures est « la promotion du télétravail auprès des chefs d'entreprise et l'utilisation du *coworking* » (p. 155). Le télétravail n'est pas en soi défavorable aux femmes : d'autres agences du temps en France (Poitiers, Rennes) et en Europe (Italie) ont travaillé depuis longtemps et spécifiquement sur le temps des femmes, incluant le télétravail. Cependant les interventions des femmes sur ce sujet lors du Grenelle des mobilités sont occultées en même temps que disparaît la référence à une sexuation des pratiques et des problématiques, pourtant explicitement évoquée lors des séances.

La disqualification de la parole des femmes

Toutes les femmes n'interviennent pas sur des sujets jugés par l'assemblée comme « personnels ». Beaucoup ont une expertise politique ou technique sur l'environnement, les transports, les services. Elles ont du mal parfois à intervenir du fait d'un certain nombre de filtres (doigts levés par les hommes avant même la fin de la prise de parole d'un expert, invisibilité des femmes aux yeux de certains présidents de séance, priorité donnée aux notables, experts et élus). Lorsque leur intervention porte sur des sujets techniques, elles sont souvent contredites par « plus experts qu'elles », à moins que les informations qu'elles donnent ne soient tout aussi systématiquement complétées par des hommes se présentant comme « compétents sur ce sujet ». Cependant leurs paroles, dans ce cas, seront notées dans les comptes rendus des ateliers.

Exemple 5 : Schéma de Cohérence Territoriale

Madame G. est directrice d'un service du Conseil Général qui gère les transports urbains à l'échelle du département. Elle rappelle comment s'est mis en place progressivement le Schéma de Cohérence Territoriale et la densification du réseau « Trans Gironde ». Une « intervention sauvage » lui coupe la parole : les bus sont presque vides, les périurbains continuent à préférer la voiture, cela coûte très cher pour peu de résultats... Suite à cette intervention un peu agressive, le président donne la parole à un expert qui transige en proposant l'idée que la densification des dessertes départementales, si elle va dans le bon sens, risque également de participer à l'étalement urbain.

Exemple 6 : Précarité énergétique

Madame N. travaille dans une association conventionnée avec plusieurs collectivités pour promouvoir le développement durable et les économies d'énergie. Elle évoque le cas des familles pauvres qui économisent sur le chauffage pour pouvoir garder la voiture, ou d'autres qui n'arrivent pas à payer leurs factures d'eau et d'électricité. Son association tente de conseiller les familles et leur facilite l'accès à des aides pour améliorer leur système de chauffage et faire des économies d'énergie. Deux intervenants hommes abondent sur ce sujet en complétant l'information, l'un sur les possibilités techniques d'amélioration de l'isolation et les subventions qui y sont attachées, l'autre sur la nécessité d'informer ces familles sur d'autres possibilités de déplacements alternatifs à la voiture, ce que son association préconise et réalise sur l'agglomération. Ces deux interventions n'apportent rien à l'information précédente, mais la recouvrent : l'une en démontrant des compétences techniques supérieures (isolation, connaissances des dossiers de subvention), l'autre en proposant des services équivalents, voire concurrents.

Dans ces deux interventions, la compétence technique et professionnelle des intervenantes pourrait effacer le rapport social de sexe. On peut interpréter les réactions des hommes qui suivent ces interventions comme une difficulté à accepter cette supériorité discursive dans un débat largement dominé par les hommes (90 % du temps de parole), et dans lequel ils construisent au jour le jour un entre-soi. Cependant, même si les femmes présentes peuvent théoriquement jouer une stratégie de positionnement à l'intérieur de rapports de sexe qui leur sont défavorables (en revendiquant une position de minorité ou en adoptant les codes de neutralité énoncés par les hommes), ce jeu de position s'inscrit dans un cadre thématique (la ville, les transports, la transition énergétique) largement dominé par les cultures masculines. Quelle que soit la position des femmes – se réclamant d'une condition féminine dans la ville ou neutralisant à dessein leur propos dans une stratégie d'indifférenciation femmes hommes –, leurs marges de manœuvre sont donc faibles.

La « communauté des membres » qui se constitue progressivement au cours de ce Grenelle des mobilités est essentiellement masculine. Les cultures masculines qui s'expriment sont partagées : cultures scientifiques (réchauffement climatique, infrastructures, économie, innovation technologique) ou politiques (conflits gauche/droite, patronat/classes ouvrières, catégories socio-professionnelles, démocratie directe/indirecte). Les compétences généralement attribuées aux femmes rendent difficile leur intervention dans un débat portant sur l'intérêt général : soit on doute de leur capacité à maîtriser les outils et le langage techniques, soit on considère que leurs compétences naturelles en matière de soin ou d'éducation n'ont pas leur place dans un débat censé s'élever au-dessus des intérêts particuliers. Pour les femmes qui s'expriment sur le registre du *care*, la sanction est immédiate : rires, brouhaha, haussement d'épaules, rappel à l'ordre. Dans ces conditions, la prise de parole des femmes devient une prise de risque, alors qu'elles sont les porte-parole de sujets occultés, en tant que représentantes d'associations de parents d'élèves, d'élues à la

jeunesse, à la famille, de missions locales pour l'emploi des jeunes ou d'établissements s'occupant de personnes âgées dépendantes.

Le sexisme affleure à la tribune. Un président de séance déclare à la fin de la séance du 26 juin : « Allez, on va donner la parole à une femme pour rééquilibrer le temps de parole ». Lors de la séance finale du 19 octobre 2012 qui célèbre le consensus obtenu au cours de ces six mois de concertation, le président de séance fait part de ses satisfactions et de ses regrets, avant de déclarer devant près de deux cents personnes : « Beaucoup de femmes ont participé », ce qui provoque ce trait d'esprit du journaliste-animateur du débat : « Vous ne classez pas cela dans la catégorie des regrets ? ». Le public rit, il a bien entendu et bien compris l'humour du propos.

Une lecture genrée du document final

L'absence relative des femmes dans les assemblées (25 %), dans le temps de parole (10 %) et parmi les experts (0 %) a-t-elle une influence sur le consensus et les positions qui s'en dégagent ? Les bonnes pratiques préconisées (la fin du tout voiture, le vélo, la marche à pied, les transports en commun, le covoiturage, le télétravail...) ont-elles les mêmes conséquences sur les modes de vie des femmes et des hommes dans la ville ? Le document de synthèse du Grenelle des mobilités (Aurba, 2013, 186 p.) évite le sujet, identifié rapidement pages 74 et 75 :

« Les pratiques des usagers des transports varient également en fonction de l'âge, du sexe, du niveau d'études, du motif de déplacement ou encore du moment de la journée et du jour de la semaine. [...] L'analyse par le genre montre que les femmes représentent 56 % de la clientèle des transports collectifs urbains (TCU). [...] Une analyse par le genre montre que jusqu'à 49 ans les femmes sont en moyenne plus mobiles que les hommes. Le niveau plus important de précarité économique des femmes (emplois du temps fragmentés), mais aussi la prise en charge de l'éducation des enfants par les "mères actives" expliquent sans doute en grande partie ce phénomène. »

Dix lignes et 2 données, c'est peu pour un document de cette taille (186 pages). Les données sexuées qui existent (notamment à l'intérieur de l'étude mobilité-ménages et dans l'enquête « l'usage de la ville par le genre » réalisées par l'Aurba elle-même en 2009 et 2011) ne sont pas exploitées. Le Grenelle des mobilités, en tant qu'opération de participation, et malgré les interventions des femmes présentes lors des réunions, n'avance guère sur ce sujet mal renseigné. Ce n'est pas un sujet prioritaire. Cela n'empêche pas de mettre en place un plan opérationnel et des préconisations « pour tous ».

Un impératif : il faut changer les comportements

Une mobilité « fluide, régulée » suppose une meilleure organisation appuyée sur de l'innovation technologique. L'aspect « raisonné » de la mobilité passe par des changements comportementaux, et notamment par la fin de la dépendance avec la voiture. Le document final du Grenelle des mobilités cite une étude réalisée dans le cadre d'une thèse d'aménagement et d'urbanisme :

« L'auteure s'efforce de comprendre et analyser quels sont les freins et les leviers impliquant le passage d'une mobilité centrée sur la voiture particulière à une "multimobilité" fondée sur un équilibre entre plusieurs modes, eux-mêmes utilisés de manière diversifiée par les individus. » (Rocci, in Aurba, 2013, p. 113)

Il n'est pas précisé (dans le texte de l'Aurba) si les freins sont déterminés par certaines variables sociologiques telles que la classe sociale, l'origine, le sexe ou l'âge. Pour les leviers, il s'agit de susciter des « changements comportementaux ». Ceux-ci peuvent être provoqués par la contrainte (augmentation des coûts, limitation de la place des voitures dans les centres-villes, péages urbains) ou par l'incitation à recourir à des modes alternatifs en proposant de nouveaux services. Tout au long du Grenelle des mobilités, experts et conférenciers répètent inlassablement, arguments et trouvailles technologiques à l'appui, qu'il est nécessaire de changer de comportement et que c'est possible. L'objectif du Grenelle des mobilités est de mobiliser les citoyens, par une procédure de participation, sur la nécessité de changer la manière de vivre la ville.

Dans le document cinq modèles principaux sont proposés pour recomposer les mobilités urbaines de demain : le modèle sans voiture, le modèle à vélo, le modèle à deux-roues motorisé, le modèle des véhicules urbains légers, le modèle des téléservices. Confrontons ces modèles aux recherches menées par le laboratoire Adess. Le modèle sans voiture (voir ci-dessous encadré « Une innovation de rupture ») pénalise spécifiquement les femmes en tant qu'elles sont très majoritairement accompagnatrices et approvisionneuses, dans un modèle où la logique de proximité (commerces, écoles, services) s'est diluée dans l'étalement urbain. Il ignore le rapport des femmes à un espace urbain dominé par les hommes : peur de la ville la nuit, sentiment d'insécurité dans la rue, dans les transports en commun, toutes choses qui transforment la voiture en espace de confort. Le modèle à vélo n'analyse pas les empêchements spécifiques des femmes, pourtant bien visibles dans les chiffres de pratiques : en particulier aux heures d'embauche, d'entrée et sortie d'école, la nuit ou quand il pleut. Le modèle à deux-roues motorisé est caractéristique des pratiques de mobilité masculine (90 % d'hommes). Comment rattraper cette asymétrie des pratiques ? La question n'est pas posée. Le modèle des téléservices est l'objet de craintes et de vives réactions de la part des femmes présentes lors du Grenelle des mobilités, mais cela n'a pas été noté dans les comptes rendus ni rapporté au document final. Le dernier modèle (véhicules urbains légers) paraît neutre, et pour cause, puisqu'il s'oppose aux modèles précédents.

Une innovation de rupture proposée par le Grenelle des mobilités
« À l'école sans voiture »

L'innovation de rupture « A l'école, sans voiture » (IR3, rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise) préconise un changement important : il s'agit de rompre la dépendance automobile non seulement des parents, mais des enfants eux-mêmes en permettant une « acculturation des enfants à la pratique de la marche et une familiarisation progressive à un univers multimodal ». Cette innovation « participe à l'apaisement du trafic automobile au voisinage des écoles », ce qui rend possible « le développement de zone de rencontre et de zone 30 ». Les solutions (pedibus, vélobus, marche à pied, campagne de promotion des modes doux) sont fondées sur un « changement de comportement des parents » (en réalité les mères).

La conclusion de la fiche IR3 est claire : s'il n'y a pas de volonté de changement de la part « des parents », il faudra utiliser la contrainte, par exemple « Interdire le stationnement automobile aux abords des établissements scolaires aux horaires d'entrée ou de sortie de classe ».

D'autres solutions, rationalisant implicitement le travail des mères, sont préconisées par les experts. M. D., chercheur en aménagement et urbanisme, préconise d'utiliser les centres commerciaux périphériques aux centres-villes comme relais vers les transports collectifs, et d'implanter aux alentours les fonctions qui rendent moins pénalisant le changement modal : crèches, laveries, écoles, services. Même si cette innovation n'est pas sexuée (on suppose que cela peut concerner aussi des pères), elle prend en compte les fonctions maternelles afin d'organiser au mieux la vie des mères de famille qui travaillent.

Conclusion

Les femmes ne jouissent pas de la même emprise spatiale que les hommes dans la ville : leurs mobilités sont contraintes, leur droit à la ville s'arrête à certaines heures, bute contre des murs invisibles, est cantonné à des activités fonctionnelles plutôt qu'à des activités de loisir. Ce retrait leur est parfois attribué. Il suffit pourtant de constater que 70 % des tâches ménagères et d'accompagnement des enfants leur incombent, alors qu'elles ont un niveau d'emploi quasiment équivalent à celui des hommes pour 1/5 de salaire en moins, pour comprendre que la ville où l'on peut flâner (*slow city*), se distraire et faire des rencontres est la ville rêvée des hommes. Au travers des entretiens menés, nous constatons cependant que le désir de ville apparaît plus fort que les empêchements familiaux et les peurs urbaines. Pourtant les agressions que les femmes évoquent ne sont pas fantasmées, mais bien réelles, ce que souligne, par exemple, un récent rapport (HCEFH, avril 2015)¹¹ : 100 % des femmes auraient connu au moins une expérience de harcèlement ou d'agression sexuelle dans les transports en commun.

Croiser les phénomènes spatiaux avec la variable genre permet d'apporter une contribution épistémologique aux débats sur les « inquiétudes démocratiques » et aux voies nouvelles susceptibles « de réenchanter le politique » (Monod, 2015, p. 34). La minorisation permanente des femmes dans la vie politique française révèle en effet les fragilités de nos sociétés démocratiques. Le souci d'une réappropriation du débat politique par le peuple conduit à rechercher, à travers les dispositifs de participation, d'autres lieux et d'autres acteurs susceptibles de renouveler le débat démocratique par « l'intégration de problèmes non classiques liés à la vulnérabilité, à la fragilité de la nature, à la difficulté concrète de participation de nombreux individus à la vie de la cité, à tout ce qui sépare la promesse démocratique de son effectuation » (Monod, 2015, p. 35). Face à ce défi contemporain, la lecture genrée du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise révèle l'échec de ce type d'opération de participation, que nous tenterons de résumer en trois points.

Le premier est l'incapacité de la vie sociale et politique française à s'emparer de la parité comme une condition centrale de la démocratie. Lors du Grenelle, personne ne s'aperçoit qu'il n'y a que des hommes à la tribune et que les femmes n'ont pas la parole. Toute irruption d'une parole comptable sur le sexe des participants serait (sera) considérée comme une agression caractérisée¹².

Le deuxième (la domination des hommes sur le débat n'étant jamais totalement assurée) est le contrôle permanent de la parole des femmes, comme le montrent les micro-agressions dont elles sont l'objet presque chaque fois qu'elles prennent la parole, consacrant la fragilité leur position minoritaire. Comme dans la rue, la régularité d'une performance sexiste ou misogyne (rire, brouhaha, boutade, interruption) est nécessaire pour intimider les femmes qui revendiquent une amélioration de leurs conditions de vie, ou simplement

¹¹ Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes, 2015, *Avis du HCEfh relatif au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles dans les transports : pour un Plan national d'action*, <http://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/violences-de-genre/actualites-69/article/avis-du-hcefh-relatif-au> (accès le 12/10/2014).

¹² Collectif La Barbe, 2014, *Cinq ans d'activisme féministe*, Donnamarie-Dontilly, Éditions iXe.

protestent contre une dégradation supplémentaire de celles-ci au nom de l'environnement et de l'aménagement de l'espace urbain.

Le troisième est le classement des priorités. Important : la diminution des embouteillages, la rationalisation des transports, la limitation de la pollution, le recours à des technologies mécaniques ou numériques. Secondaire : l'accessibilité, les temps de vie, l'éducation, le soin, la mixité sociale. Important : le développement économique, la performance sportive, le rayonnement international, l'attractivité régionale. Secondaire : les équipements socioculturels, les crèches et les écoles, l'aide à domicile, l'accompagnement des personnes handicapées ou dépendantes. Tout ce qui sépare, dans les faits, les mondes masculins et féminins, dans l'attente d'une utopique « inversion du *care* » (Brugère, 2008) qui ferait entrer les préoccupations des femmes au centre du projet politique et du projet urbain.

L'ouverture théorique de ce travail nous invite aussi à penser la construction androcentrique de la ville en croisant *urban studies* et *masculinities*. Nous avons bien sûr observé, dans ces travaux, que les « décideurs », « organisateurs », « élus », « citoyens » étaient presque exclusivement des hommes à la peau blanche. Les données recueillies n'ont volontairement pas été exploitées dans ce papier pour permettre une focalisation sur les inégalités femmes hommes et l'approche genre. Ceci n'est pas contradictoire : l'ouverture vers l'intersectionnalité se fait alors à partir d'un point de vue critique sur la masculinité et la blancheur (*whiteness*), ce qui ouvre des perspectives intéressantes pour interroger la sincérité des politiques d'intégration des habitants de sexe, âge, classe et race différents dans une ville « durable ».

Bibliographie

Arambourou C., Bugnon F., Paoletti M., 7 janvier 2015, « Les questions sexuelles comme enjeu électoral municipal à Bordeaux. Une campagne décalée par rapport aux logiques nationales ? », *Métropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/Les-questions-sexuelles-comme.html> (accès le 15/03/2015).

Aurba, 2011, *L'usage de la ville par le genre*, <http://www.aurba.org/Etudes/Themes/Populations-et-modes-de-vie/L-usage-de-la-ville-par-le-genre-les-femmes> (accès le 12/10/2014).

Aurba, Transports et mobilités, <http://www.aurba.org/Etudes/Themes/Transports-et-mobilites>, accès le 12/10/2014).

Aurba, 2013, *Pour une mobilité fluide raisonnée et régulée*, Rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise, <http://www.aurba.org> (accès le 12/10/2014).

Ayral S., Raibaud Y. (dir.), 2014, *Pour en finir avec la fabrique des garçons*, Pessac, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine.

Bacou M., Raibaud Y. (dir.), 2011, dossier « Mixité et loisir des jeunes. La question du genre dans l'animation », *Agora Débats Jeunesse*, 59, p. 54-119.

Bernard-Hohm M.-C., Raibaud Y., 2012, « Les espaces publics bordelais à l'épreuve du genre », *Métropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/Les-espaces-publics-bordelais-a-l.html> (accès le 12/10/2014).

Boltanski L., Thévenot D., 1991, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard.

Brugère F., 2008, *Le sexe de la sollicitude*, Paris, Seuil.

Brugère F., 2011, *Qu'est-ce que le Care*, Paris, Presses universitaires de France.

Cervulle M., 2010, « Politique de l'image : les *Cultural Studies* et la question de la représentation, réflexion sur la "blanchité" », *Cultural Studies. Genèse, objets, traductions*, Paris, Éditions de la Bibliothèque publique d'information,

- <http://editionsdelabibliotheque.bpi.fr/livre/?GCOI=84240100173570&fa=complements> accès le 12/10/2014).
- Connell R.-W., 1995, *Masculinities*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Coutras J., 1996, *Crises urbaines et espaces sexués*, Paris, Armand Colin.
- Delphy C., 2008, *Classer, dominer, Qui sont les « autres » ?*, Paris, La Fabrique.
- Denèfle S., 2008, *Utopies féministes et expérimentations urbaines*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- Di Méo G., 2011, *Femmes, genre et géographie sociale*, Paris, Armand Colin.
- Frazer N., 2001, « Repenser la sphère publique : une critique de la démocratie telle qu'elle existe réellement », *Hermès*, 30, p. 125-156.
- Garfinkel H., 2007 [1967], *Recherches en ethnométhodologie*, Paris, Presses universitaires de France.
- Gilligan C., 2008 [1982], *Une voix différente. Pour une éthique du Care*, Paris, Flammarion.
- Godelier M., 1988, « Trahir le secret des hommes », *Le Genre Humain*, 17, p. 243.
- Goffman E., 2002 [1977], *L'arrangement des sexes*, Paris, La Dispute.
- Hancock C., 2011, « Genre, identités sexuelles et justice spatiale [Gender, sexual identities and spatial justice, traduction : Claire Hancock], *Justice spatiale/Spatial justice*, 3, <http://www.jssj.org> (accès le 12/10/2014).
- Laugier S., Ogien A., 2014, *Le principe Démocratie. Enquête sur les nouvelles formes de la politique*, Paris, La Découverte.
- Lefebvre H., 2009 [1968], *Le droit à la ville*, Paris, Économica.
- Lieber M., 2008, *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Les Presses de Sciences Po.
- Maruejols E., Raibaud Y., 2012, « Filles/Garçons : l'offre de loisirs. Asymétrie des sexes, décrochage des filles et renforcement des stéréotypes », *Revue VIE*, 167, p. 86-91.
- Molinier P., Laugier S., Papermann P., 2009, *Qu'est-ce que le Care*, Paris, Payot.
- Monod J.-C., 2015, « Inquiétudes démocratiques », *Sciences Humaines*, 270, p. 34-37.
- Nussbaum M., 2012, *Capabilités. Comment créer les conditions d'un monde plus juste*, Paris, Flammarion.
- Raibaud Y., 2011, *Géographie socioculturelle, Logiques sociales*, Paris, L'Harmattan.
- Sintomer Y., 2011, *Petite histoire de l'expérimentation démocratique*, Paris, La Découverte.
- Tabet P., 1998, *La construction sociale de l'inégalité des sexes. Des outils et des corps*, Paris, L'Harmattan.
- Tronto J., 2005, *Le souci des autres. Éthique et politique du Care*, Paris, Éditions de l'EHESS.
- Tummers L., 2012, « Gendermainstreaming : l'urbanisme peut-il contribuer à l'égalité ? », *Politique. Revue de débats*, <http://politique.eu.org/spip.php?article2547> (accès le 12/10/2014).
- Ulrich F., 2014, *La place des femmes dans un projet de ville durable : le cas de la pratique du vélo sur la Communauté Urbaine de Bordeaux*, mémoire de master 2 Géographie, Université Bordeaux Montaigne.
- Van Puymbroeck L., 2014, *Le harcèlement des étudiantes à Bordeaux*, mémoire de DUT Carrières sociales, Université Bordeaux Montaigne, <http://www.fichier-pdf.fr/2014/07/16/memoire-laura-van-puymbroeck/> (accès le 12/10/2014).
- Young I.-M., 1996, « Communication and the Other. Beyond Deliberative Democracy », in S. Benhabib (dir.), *Democracy and Difference*, Princeton, Princeton University Press.

Résumé : L'article rend compte d'une série de réunions publiques organisées pour débattre, avec l'aide d'experts, des schémas de mobilité urbaine d'une métropole régionale française. Comme souvent, la participation des femmes est faible et leurs voix sont inaudibles dans les débats. Cette invisibilité des femmes n'est pas mesurée. Ce papier propose une

expérimentation de modes d'observation des inégalités femmes hommes au sein d'un débat public s'étendant sur plusieurs mois. Il cherche à saisir si le fait que les femmes prennent peu la parole dans l'espace public contribue ou non à influencer la décision publique dans le cadre local sur des sujets tels que la ville durable, les mobilités urbaines, l'urbanité.

Mots clés : participation, genre, ville durable, mobilités

Titre anglais : Citizen participation and gender in urban project

This paper gives an account of a series of public meetings on the problems of urban mobilities. The participation of women is weak, their voice is not heard. This invisibility of the women is not measured. Paper proposes a method of observation of the inequalities between women and men in the public debate. It shows that the absence of the women has consequences on the new ideologies which build the town of tomorrow. The « sustainable city » does not solve the inequalities between the women and the men in the city.

Key-words : participation, gender, sustainable city, mobilities

L'auteur : Yves Raibaud est géographe, maître de conférences HDR à l'Université Bordeaux Montaigne, et membre du laboratoire Adess (CNRS). Ses travaux portent sur la ville durable, les équipements et espaces publics destinés aux loisirs des jeunes, la géographie du genre. Ses publications récentes : « Le genre, la ville » (dossier dirigé avec N. Mosconi et M. Paoletti), 2015, revue *Travail, Genre et Sociétés*, n° 33 ; *Genre et construction de la géographie* (avec K. Marius), 2013, Bordeaux, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine ; *Géographie des homophobies* (avec A. Alessandrin), 2013, Paris, Armand Colin.