



Sans égalité, pas de ville durable

Yves Raibaud

► **To cite this version:**

Yves Raibaud. Sans égalité, pas de ville durable. La revue du Projet, Parti communiste français, 2015, La Revue du Projet, Laïcité, outil d'émancipation (52), p 40-41. <hal-01247820>

HAL Id: hal-01247820

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01247820>

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.

Sans égalité, pas de ville durable

La Revue du projet, n°52, décembre 2015, p. 40 et 41

Yves Raibaud, Géographe, Université Bordeaux Montaigne. yves.raibaud@cnsr.fr

Au moment où se met en place un consensus sur la ville durable, on est pris d'un doute. Cette ville verte, postcarbone, sans voiture, cette ville où l'on peut flâner, faire des rencontres, se déplacer à pied ou en vélo, faire du sport, est-ce que tout le monde pourra en profiter ? La question, qui reste généralement sans réponse, suscite des propos hostiles, culpabilisateurs, voire anxiogènes. Comment peut-on critiquer la ville durable alors que le monde est menacé par une catastrophe climatique ? Quid de l'épuisement des énergies fossiles ? De la pollution aux microparticules, qui tue prématurément des milliers de personnes chaque année ? Comment cautionner l'enfer des embouteillages, le remplacement des espaces verts par des parkings ? Le manque d'activité physique des automobilistes, comparé à la belle santé des piétons et des cyclistes ?

A peine remis de cette avalanche d'arguments (et d'autres encore), on nous propose les solutions : la ville intelligente (le contraire de la ville stupide), hyperconnectée, la smart city dans laquelle on trouve tous les plaisirs, ainsi que les solutions pour s'y rendre d'un clic de souris ou en effleurant du doigt les dernières applis (vélib, autolib, blablacar, uber) lorsqu'il y a un déficit de transports en commun. Et pour le logement, des écoquartiers tellement blindés et *high tech* qu'il faut aller les chercher à l'autre bout de la ville, à moins d'être suffisamment riche pour habiter Paris centre, Lyon centre ou Lille centre. Mais dans ce cas pourquoi faire des travaux d'isolation pour si peu d'argent gagné ? La ville durable... on flaire l'arnaque, mais comment la prouver ?

Précieuses études de genre...

Des travaux réalisés sur une métropole urbaine de 800 000 habitants (Bordeaux, mais ce pourrait être n'importe quelle autre) répondent en partie à ces questions. Certains pensent que le genre est une variable secondaire, que le rapport social de sexe viendrait après les inégalités de classe, d'origine ou d'âge. Nous pensons que les études de genre, en faisant apparaître la domination masculine dans l'espace et les violences sociales qui en découle pour tous, dévoilent également d'autres rapports sociaux inscrit dans une ville faite « par et pour les hommes » et dont le leadership revient aux hommes hétérosexuels blancs des classes supérieures. Ainsi l'analyse d'une enquête montre que les femmes, de tous âges, sont défavorisées par les « bonnes pratiques » de mobilité dans la ville durable, et notamment l'abandon de la voiture (Bernard-Hohm et Raibaud, Les espaces publics bordelais à l'épreuve du genre in *Revue Métropolitiques* 2012). Les raisons en sont aussi bien la nature des tâches qui leur sont très majoritairement dévolues comme les courses, l'accompagnement des enfants et des personnes âgées, que leur sentiment d'insécurité dans l'espace public (crainte de l'agression dans certains quartiers ou bien la nuit).

D'autres études réalisées en 2013 et 2014 montrent aussi que les femmes sont toujours moins nombreuses à vélo, en particulier la nuit, lorsqu'il pleut et l'abandonnent généralement à la naissance d'un deuxième enfant. Les piétonnes regrettent qu'on éteigne de bonne heure les éclairages de rue pour faire des économies tandis qu'on éclaire et arrose abondamment des stades, considérés comme nécessaires à l'attractivité des métropoles et fréquentés uniquement par des hommes. Le harcèlement

dans la rue et les transports en commun apparaît si peu anecdotique et tellement systématique (100% des femmes en auraient été victime, selon le rapport 2015 du HCEFH) qu'on s'étonne du tabou qui entoure ce sujet, pourtant central dans la mise en place des mobilités alternatives. Dans ces conditions, la voiture, plus qu'un outil de mobilité, représente un moyen de protection pour affronter la nuit.

Une autre enquête porte sur une opération de concertation autour des nouvelles mobilités urbaines organisée en 2012 et 2013 (Yves Raibaud, *la ville faite par et pour les hommes*, Belin, 2013). Pendant six mois cette démarche participative exemplaire a réuni des centaines de citoyens, experts, élus et responsables associatifs : elle n'a mobilisé que 25% de femmes, représentées par seulement 10% du temps de parole et par 0% des experts présents à la tribune. La faiblesse du temps de parole des femmes n'était pas seulement due à des mécanismes d'auto-censure : elles n'étaient tout simplement pas « prioritaires » aux yeux des présidents de séances ; des mesures quantitatives (temps de parole) et qualitatives (pertinence de l'intervention) le prouvent.

L'étude montre ainsi comment les préoccupations portées par des voix de femmes (concernant en particulier les enfants, les personnes âgées ou handicapées, la sécurité) sont ignorées, ou jugées comme des « cas particuliers », et écartées de ce fait des conclusions et synthèses des séances au profit de sujets qui paraissent plus importants aux yeux des hommes : la ville créative, intelligente, postcarbone, hyperconnectée. De nombreux aspects de la vie quotidienne des femmes sont minorés, renvoyés à la vie privée : comment oser dire qu'on a besoin de la voiture pour accompagner les enfants, ou qu'on a peur de marcher dans la ville le soir lorsqu'il s'agit de l'avenir de la planète et de l'intérêt général ?

La promesse d'une ville durable tranquille, meilleure pour la santé, récréative, favorisant le vivre ensemble nécessite que chacun fasse un effort pour s'y adapter. Mais dans les faits, les nouvelles pratiques qui en découlent ressemblent comme deux gouttes d'eau à des pratiques d'hommes jeunes, libres d'obligations familiales et en bonne santé (*la ville durable creuse les inégalités*, Journal du Cnrs, sept 2015). 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 durable apparaissent comme des épreuves 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 n'ont qu'à rester chez elles. La preuve que ces femmes sont une minorité est apportée par d'autres qui arrivent à concilier ces contraintes : il y a donc les bonnes citoyennes et les mauvaises, en quoi cela serait-il la faute de la ville ?

Ville durable et écoféminisme

La ville durable peut être considérée comme consensuelle si l'on considère l'environnement naturel comme un réel immuable, que chacun doit protéger. Mais chaque société ne construit-elle pas ses « états de nature » pour assurer une répartition entre l'humain et le non humain, le naturel et le social ? La question posée en France dès les années 1970 par le philosophe Serge Moscovici (la nature est une construction sociale) pose une hypothèse écologique majeure : l'humain faisant lui-même partie du milieu naturel, toute construction philosophique qui tente de l'en extraire pour justifier sa supériorité sur les espèces animales, le monde végétal et l'exploitation des ressources naturelles qui en découle doit être examinée d'une façon critique. Cette hypothèse, qui est aujourd'hui d'une brûlante actualité, interroge (sans les révoquer) le matérialisme dialectique et le « sens de l'histoire » qui en découle dans les philosophies d'Hegel et Marx. Elle a eu aussitôt une résonance en France dans la pensée féministe.

Françoise d'Eaubonne, amie et biographe de Simone de Beauvoir, montre quelle incidence la pensée de Moscovici peut avoir sur un féminisme qui n'aurait pas seulement pour but d'arracher les femmes à la domination des hommes et au patriarcat (par le refus du mariage et de l'enfantement par exemple, comme condition d'une liberté semblable à celle des hommes), mais critiquerait la hiérarchisation du vivant proposée par les hommes, dont feraient partie, par leur « naturalité » supposée, les femmes, ce qui justifierait leur exploitation comme esclaves domestiques ou objets sexuels (Anne-Lise Gandon *L'écoféminisme, une pensée féministe de la nature et de la société*, 2009). L'hypothèse écoféministe de d'Eaubonne a été presque aussitôt critiquée et caricaturée en France, d'autant que sa pensée trouve des résonances avec les philosophies New-Age des années 1970 (Sophie Louargant, *De la géographie féministe à la Gender Geography*, 2002) : on lui reproche de défendre un féminisme « essentialiste », alors que c'est précisément l'inverse. La lecture de d'Eaubonne montre comment la critique du féminisme essentialiste, culpabilisant les fonctions maternelles par exemple, a pour effet de diviser les femmes, une stratégie classique de l'antiféminisme.

A l'inverse l'écoféminisme, en particulier dans la littérature anglophone, peut aller jusqu'à affirmer que l'exploitation des femmes est de même nature que l'exploitation coloniale et l'accumulation capitaliste, et qu'elle provoque les mêmes conséquences : le risque d'un désastre écologiste planétaire. Cette perspective ontologique a le mérite de placer le féminisme, pour une fois, au niveau d'enjeux mondialisés. Mais il est aisé de la rapprocher d'une autre perspective éthique et politique, celle que développent les philosophes du *care* qui montrent comment le « sale boulot » des femmes est invisibilisé et leur rôle social minoré au profit des technologies masculines et l'enchantement spectaculaire de leur mise en scène.

En France et dans le monde, de nombreux travaux dont ceux de notre équipe ont montré les inégalités d'accès aux villes françaises pour les femmes, quels que soit leur âge, leur situation familiale, leur classe sociale ou leur origine. On peut légitimement craindre que la ville durable de demain ne fera que les accentuer. La reproduction des inégalités femmes hommes se réalise en outre sous une apparence démocratique qui reste crédible tant que ne sont pas questionnés les processus de construction de la ville sous l'angle du genre. Pendant ce temps, comme le montrent des études menées par des réseaux européens et internationaux tels que *Gender, Diversity and Urban Sustainability*, *Urban Women* (ONU), *Dynamic Cities need Women* ou *Generourban* la gestion quotidienne des économies d'énergie, des déchets, de l'alimentation, de la santé continue d'incomber majoritairement aux femmes. Cela légitime d'autant plus l'expression d'un écoféminisme critique, indispensable dans les discussions actuelles sur les enjeux environnementaux.

L'appel mondial des femmes pour la justice climatique, relayé par le groupe français « Genre et justice climatique » et par la coalition climat vont dans ce sens en essayant d'influer sur la COP 21 (appel à lire sur le site adequations.org). Ces enjeux et ces coalitions seraient bien utiles aussi dans les discussions sur la transformation des villes. Faute de quoi les nouvelles pratiques de la ville durable pourraient bien n'être que les nouveaux habits de la domination masculine.