

La mixité femmes-hommes dans les espaces publics

La ville appartient à tous... mais d'abord aux hommes

La promotion de l'égalité entre les sexes dans la ville implique un changement de mentalité et une mobilisation politique.

« La ville n'est pas vécue de la même façon par les hommes et par les femmes, toutes générations confondues », explique Emmanuelle Danesi, autrice du documentaire *Transmissions*. Dans ce film, la réalisatrice interroge des femmes vivant à Vitry-sur-Seine, dans le Val-de-Marne, sur leur perception de l'espace public. Elles s'appellent Oumy, Flora, Françoise et Sarah. Elles ont entre 12 et 85 ans. Flora, la vingtaine, y parle des « mecs qui ont quatre fois [son] âge » et qui « [l']emmerdent » dans la rue. Flora et les autres femmes évoquent aussi ces lieux où elles ne vont pas, les détours et autres stratégies mises en place pour ne pas passer par telle rue mal éclairée, déserte ou au contraire, trop occupée par des groupes exclusivement masculins. Un jeune homme, Nicolas, participe à la conversation. Son témoignage détonne au milieu de la parole féminine : « Je marche partout, tout seul ou accompagné, sans problème. » Lorsque tous dessinent leurs trajets habituels sur un plan de Vitry, la différence se trouve soudain parfaitement matérialisée. À lui seul, Nicolas parcourt un périmètre beaucoup plus important que ceux, cumulés, des cinq femmes présentes. Cette cartographie rend visible une réalité sensible, palpable par celles qui la vivent, mais pas toujours facile à décrire.

Au cours du xx^e siècle, l'égalité entre les femmes et les hommes a connu de nombreuses avancées. Il faut rappeler que la France partait de loin : les femmes n'ont obtenu le droit de vote qu'en 1944, celui de travailler et d'ouvrir un compte bancaire sans

l'autorisation de leur mari qu'en 1965. Le monde professionnel, même si la quantité de lois dont il a fait l'objet n'ont pas encore suffi à l'instauration d'une égalité réelle, bouge peu à peu, tout comme la politique. Pourtant, à l'orée des années 2020, demeurent plusieurs angles morts dans la condition des femmes : la sphère intime, marquée par une violence conjugale qui ne diminue pas, et l'espace public (la rue, les transports,...), où les femmes ne trouvent pas une place égale à celle des hommes.

Une norme résolument masculine

Lui mesure un mètre et quatre-vingt-trois centimètres. Épaules carrées et bras conquérants, il arbore tous les signes de bonne santé. Homme aux dimensions idéales, le « Modulus », a été conçu par l'architecte Le Corbusier dans les années 1940 comme une silhouette de référence qui servirait de repère à son approche mathématique de l'architecture. Universel, le « Modulus » ? Pas vraiment... mais parfait symbole d'un urbanisme dont la norme est résolument masculine. « La ville neutre n'existe pas, confirme Ambre Elhadad, chargée de l'accompagnement des collectivités au sein du centre de ressources Hubertine-Auclair, dédié aux droits des femmes en Île-de-France. Les aménagements répondent aux standards masculins : taille des trottoirs, éclairage public, toilettes. La différence des usages n'est pas prise en compte : les femmes sont plus piétonnes que les hommes, qui constituent la majorité des automobilistes, et plus dévolues aux tâches relevant du "care". Elles s'occupent des enfants – donc utilisent des poussettes – et des plus fragiles. »

QU'EST-CE QUE LE HARCÈLEMENT DE RUE ?

Suivant la définition de l'association Stop harcèlement de rue : « Le harcèlement de rue désigne les comportements adressés aux personnes dans les espaces publics et semi-publics, visant à les interpeller verbalement ou non, leur envoyant des messages intimidants, insistants, irrespectueux, humiliants, menaçants, insultants en raison de leur genre, de leur orientation sexuelle, de leur couleur de peau, de leur situation de handicap... »

En Île-de-France, le constat concerne aussi bien les cités des banlieues que le cœur historique de la capitale. « Nous avons fait une expérience à Paris-Plage, où beaucoup de monde circule, raconte Christine Guillemaut, chargée de projet « égalité femmes-hommes » à la mairie de Paris. Nous avons demandé à une jeune femme de se tenir là, sans rien faire. Le test

a été réalisé plusieurs fois : il ne se passe pas plus de trois minutes avant que quelqu'un l'aborde. » Une femme dehors, sans but affiché, une anomalie ? « L'espace public n'est pas neutre, conclut-elle. Il répond à des normes masculines où les femmes ne sont censées que passer. Difficile pour elles de s'y sentir légitimes. »

Un reflet de la répartition des rôles

Selon la sociologue Marylène Lieber, la construction des villes est le reflet de la répartition des rôles définie par la société patriarcale. « « La division entre espaces de production et de reproduction, entre centres-villes, zones industrielles et banlieues résidentielles, reposait sur une division sexuée du travail et une image traditionnelle de la famille. Elle associait les femmes avant tout à leur rôle reproductif », écrit-elle, soulignant une assignation implicite des femmes à certains rôles et certains espaces. De par leur construction, les villes matérialisent des normes de genre dépassées, qui ne reflètent plus la diversité des pratiques des femmes et des hommes. La forme de la ville n'évolue donc pas aussi rapidement que la société et continue de perpétuer les stéréotypes, avec

les femmes associées à l'intérieur et les hommes à l'extérieur. La ville reste « faite par et pour les hommes », selon la formule d'Yves Raibaud, spécialiste de la géographie du genre.

« Je serais plus nuancée, tempère la chercheuse Lucile Biarrotte, spécialiste des dimensions genrées des milieux de l'urbanisme en France. Il y a toujours eu des femmes dans les milieux d'urbanisme, mais la formation à ces métiers aborde peu la question du genre et les villes restent construites selon des normes masculines. Considérées, à tort, comme neutres, ces normes reposent sur un fonctionnalisme, basé sur l'expérience des décideurs, donc essentiellement des hommes. » Toutefois, dès les années 1970, des études menées par les mouvements féministes avaient mis en avant la nécessité de prendre en compte les inégalités femmes-hommes dans l'espace public, avant de tomber dans l'oubli. Les enjeux sont pourtant de taille : lorsque la vision de l'espace public reproduit stéréotypes et inégalités, les comportements peuvent difficilement évoluer.

Le harcèlement, un « rappel à l'ordre »

Illustration de cette difficulté des femmes à trouver leur place dans l'espace public : l'écart sensible des sentiments d'insécurité chez les hommes et chez les femmes, en région parisienne. Selon la dernière enquête « Victimation et sentiment d'insécurité », réalisée en 2017 par l'Institut Paris Région, 65 % des femmes se sentent en insécurité en Île-de-France, contre 35 % des hommes. Dans les faits, la différence réelle est moindre dans les agressions constatées, même si les atteintes personnelles touchent plus souvent les femmes (19,3 %) que les hommes (15,2 %). « Les agressions qui visent les hommes et les femmes ne sont pas de même nature, précise la sociologue Dominique Poggi, fondatrice de l'association "À places égales". Pour les femmes, les agressions ont souvent un caractère sexuel, ce qui n'est pas le cas chez les hommes. C'est une réalité, mais l'écart spectaculaire entre les sentiments d'insécurité s'explique surtout par une forme de conditionnement. Les femmes ont tellement entendu depuis l'enfance que l'extérieur était dangereux pour elles qu'elles ont intégré cette peur, avec l'image du violeur inconnu dans une rue sombre... Or, les chiffres montrent que plus de 90 % des agressions sexuelles ont lieu dans la sphère privée ! » On le sait mais les clichés ont la vie dure.

La chercheuse poursuit : « Cependant, beaucoup de femmes, de jeunes filles notamment, revendiquent le droit de s'habiller comme elles le veulent, d'aller et venir comme elles le souhaitent. Les femmes doivent avoir la légitimité de circuler librement dans la ville, elles aussi ont droit à la ville. Malheureusement, le harcèlement de rue sonne comme un rappel à l'ordre. C'est une entrave majeure à leur liberté. »

UN CHIFFRE

86 % Selon une enquête IFOP pour la fondation Jean-Jaurès parue en novembre 2018, 86 % des femmes ont déjà été victimes d'une forme d'agression sexuelle dans la rue au cours de leur vie. Internet et les réseaux sociaux ont largement contribué à faire connaître cette réalité avec des mots clefs ou des sites collectant des témoignages, comme le blog *Paye ta shnek* (lancé en 2012 et arrêté en 2019)

et *Stop harcèlement de rue* (en 2014). L'essor du mouvement #metoo, après les révélations sur les agissements du producteur de cinéma Harvey Weinstein en octobre 2017, a permis de donner encore davantage d'écho à cette parole. En août 2018, une loi prévoyant la verbalisation du harcèlement de rue, avec une amende de 90 euros pour outrage sexiste, est adoptée. Selon un premier bilan, un an plus tard, quelque 700 contraventions ont été dressées.

« UNE DYNAMIQUE SEXISTE AUTOUR DU CORPS DE LA FEMME »

En 2013, vous avez lancé le « Projet Crocodiles », un blog dédié aux histoires de harcèlement de rue. Les dessins ont depuis fait l'objet de deux albums*. Comment est né ce projet ?

Je faisais déjà de la BD et je vivais à Bruxelles quand « Femmes de la rue », une vidéo de Sofie Peteers, a commencé à circuler sur Internet. Elle montrait combien une femme pouvait se faire harceler dans la rue. Je suis tombé des nues : cela se passait dans un quartier où je me balade sans aucun problème ! Je n'imaginais pas que les femmes pouvaient vivre de telles choses.

Vous avez lancé un appel aux internautes sur votre blog. Combien avez-vous eu de réponses ?

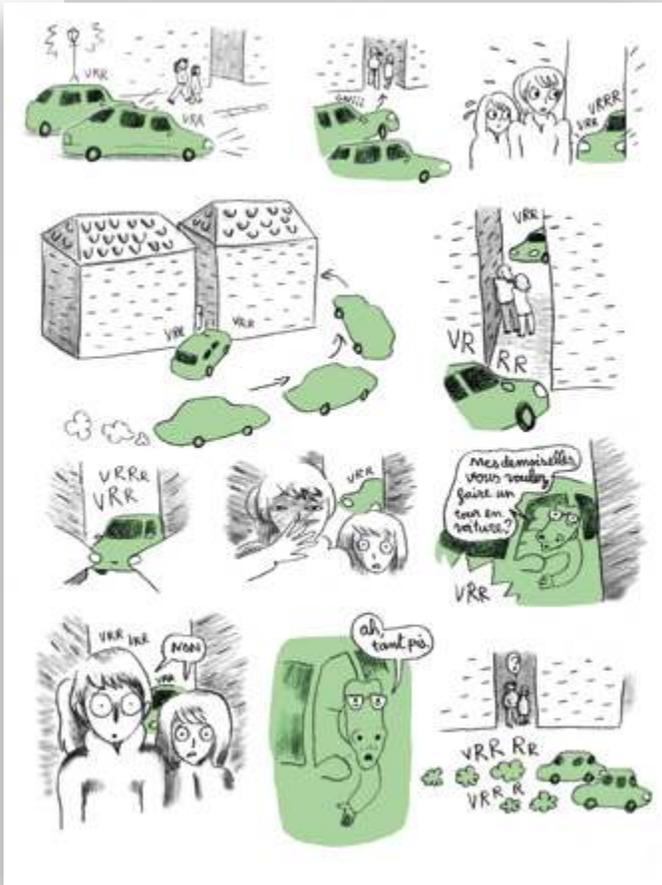
J'ai reçu une vingtaine d'e-mails la première semaine. Puis, ça a décollé et à un moment, je recevais jusqu'à 100 messages par jour. Les deux premières années, plus de 5 000 messages me sont parvenus. Il y a beaucoup d'éléments récurrents dans ces histoires : des frotteurs dans les transports en commun, des hommes qui commencent par faire des compliments et finissent par insulter la personne, des adolescentes qui se font aborder par des hommes beaucoup plus âgés qu'elles. Avec Juliette Boutant qui m'a rejoint sur le projet, on a élargi le cadre au monde du travail, aux commissariats, aux cabinets des gynécologues : c'est toujours la même violence, une dynamique sexiste qui met le corps de la femme en question.

Pourquoi avoir choisi l'image du crocodile ?

Je cherchais une métaphore visuelle forte. Le crocodile représente le prédateur visqueux, tapi dans l'ombre, comme les hommes des scènes que je raconte. Ce travail a fait évoluer mon regard sur la relation entre les femmes et les hommes. Je pense qu'en parlant de ces sujets, on pourra réfléchir à un vrai vivre ensemble et en tant qu'homme, je suis concerné !

PROPOS RECUEILLIS
PAR M.-V. C.

*<https://projetcrocodiles.tumblr.com>. Deux albums ont été publiés : *Les Crocodiles* (Le Lombard, 2014), *Les Crocodiles sont toujours là* (Casterman, 2019).



La question de la sécurité émerge souvent dans le constat des inégalités entre hommes et femmes dans l'espace public, mais les approches genrées de l'aménagement ne se réduisent pas à ces enjeux. Elles vont bien au-delà. Dans son guide référentiel « Genre et espace public », publié en 2016, la ville de Paris dégage cinq thèmes : circuler, occuper l'espace, être présentes et visibles, se sentir en sécurité et participer. Dès 2015, lors du lancement du projet « Réinventons nos places », pour l'aménagement de sept grandes places, la question du genre a été inscrite dans les cahiers des charges des appels à projet. « L'approche genrée constitue ici une clause contraignante, concrétisée par un budget identifié, observe Camille Martinez, ingénieure urbaniste, qui prépare actuellement une thèse sur la mise en politique de l'égalité femmes-hommes. C'est une grande première pour une ville de l'envergure de Paris. »

Éviter les stéréotypes

Parmi les premiers chantiers livrés, la place du Panthéon, désormais dotée de larges mobiliers de bois, offre plus d'espace aux piétons et moins aux voitures. Même chose pour la grande place de la Nation, où les axes dédiés à l'automobile ont été réduits et les espaces verts augmentés. « En observant ces lieux, il est difficile de dire quels sont les éléments "féminins" de cet aménagement car, au final, l'approche genrée se fait au bénéfice de tous, précise Christine Guillemaut. Cependant, dans la concertation, les femmes se montrent plus sensibles à la présence végétale, à l'éclairage, à la propreté, à l'état des trottoirs, à l'animation des rues. Nous avons travaillé sur ces points clefs qui participent du bien-vivre ensemble. » Fondé sur une vaste concertation citoyenne, l'aménagement des sept places a également servi de laboratoire de démocratie participative. À la Nation, plus de 2 000 personnes ont ainsi été consultées, avec certains ateliers réservés aux habitantes. « Ces temps non mixtes étaient nécessaires dans le processus de concertation, assure Ch. Guillemaut. Dans les réunions publiques, nous savons que les hommes prennent plus facilement la parole et la gardent plus longtemps. Les femmes doivent aussi pouvoir faire entendre leur voix. »

À AUBERVILLIERS, LE COLLECTIF PLACE AUX FEMMES À L'ASSAUT DES CAFÉS

C'est l'histoire de quelques copines, des habitantes d'Aubervilliers, en Seine-Saint-Denis, qui, un jour de 2010, en ont eu assez de voir les terrasses de leur ville entièrement occupées par des hommes. Un premier appel sur Facebook a permis de réunir un groupe informel qui s'est constitué en collectif l'année suivante. Depuis, tous les quinze jours, le mardi de 19 à 21 heures, les femmes se donnent rendez-vous dans un café de la ville. « L'horaire n'est pas choisi au hasard, précise Monique, du collectif Place aux femmes. C'est l'heure où les femmes sont invisibles de l'espace public, parce qu'elles sont à la maison pour s'occuper des enfants tandis que les hommes sont très présents dans les lieux de loisir, comme les bars. Quelle que soit la culture,

la répartition des rôles sociaux demeure. » Une vingtaine de personnes se réunissent ainsi chaque mardi. Aux établissements accueillants, le collectif a remis un label. « Nous allons aussi dans les lieux plus difficiles, ajoute Monique. Nous nous installons et nous essayons d'entrer en communication avec les hommes. » En près de dix ans d'exercice, le collectif a vu les mentalités évoluer doucement : « les regards interrogateurs du début ont disparu », observe Monique. Aujourd'hui, l'objectif de Place aux femmes est de toucher aussi les personnes réfractaires à l'idée de se rendre dans un bar, avec, depuis 2019, l'initiative des « cafés éphémères » installés le temps de quelques heures à l'extérieur, au pied des immeubles.

Dans la participation citoyenne comme dans l'aménagement des espaces publics, l'introduction de la notion de genre soulève de nombreuses questions. « C'est un équilibre à trouver, résume Camille Martinez. L'aménagement doit pouvoir favoriser les usages féminins sans pour autant les enfermer dans les stéréotypes. Par exemple, si on n'élargit pas les trottoirs, on pénalise les femmes qui circulent avec des poussettes, mais si on le fait "trop", on risque de renforcer ces rôles sociaux. C'est tout le paradoxe et la complexité de l'approche genrée. »

En 2000, la ville de Vienne, en Autriche, a été la première d'Europe à adopter le *gender mainstreaming* (lire encadré) dans ses politiques, c'est-à-dire à intégrer la question du genre de façon transversale. Sur le plan de l'aménagement, cette approche genrée globale s'est concrétisée par plusieurs initiatives comme un renouvellement de l'éclairage public, notamment dans les parcs et parking, et des mesures concernant les cimetières, fréquentés en majorité par des femmes plutôt âgées.

Vingt ans plus tard, en France, en février 2020, le Conseil économique, social et environnemental (CESE) a adopté une résolution intitulée « Agir pour un espace public égalitaire », avec une batterie de recommandations. Le CESE préconise notamment de favoriser la mise en œuvre des budgets intégrant la notion de genre dans les politiques d'aménagement, une disposition qui a déjà fait ses preuves au sein de plusieurs collectivités locales.

Entre-temps, depuis les balbutiements viennois, l'évolution a été lente mais bien réelle en Europe. Tandis qu'universitaires et militant.e.s s'emparent du sujet, il s'impose aussi peu à peu dans les institutions. En 2006, le conseil des communes et régions d'Europe a rédigé « la charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale », signée par quelques 170 collectivités locales françaises, dont plusieurs points

L'UTILITÉ DES « MARCHES EXPLORATOIRES »

Comment comprendre l'usage féminin de la ville ? Difficile parfois pour les habitantes elles-mêmes, de prendre conscience des différences de comportement. Élaborées au Canada et en Amérique latine, les marches exploratoires, apparues en France notamment dans les quartiers relevant de la politique de la ville depuis la fin des années 2000, proposent une méthode de diagnostic basée sur l'expérience d'un groupe de femmes.

« La préparation est une phase cruciale, souligne Dominique Poggi, qui accompagne des marches exploratoires, avec le collectif À places égales. Les habitantes travaillent sur une carte, dessinent leur parcours, identifient les points où elles ne vont pas, où elles ont peur, etc. Ce travail sert de base au parcours qui sera réalisé à deux reprises : une première fois de jour, puis de nuit. Au cours de la marche, les participantes notent leurs impressions. » La restitution de l'expérience débouche sur des propositions, formulées directement auprès des élus locaux décideurs par les habitantes elles-mêmes lors d'une rencontre.

Dans le quartier de la Goutte d'Or, à Paris (18^e), une marche exploratoire de femmes, assez médiatisée en 2016, a par exemple permis l'installation d'un passage piéton et d'un ralentisseur entre deux rues (Fleury et Boris-Vian). Un succès pour les habitantes.

« L'*empowerment* des femmes est aussi au cœur de cette démarche, insiste D. Poggi. Elles apportent leur savoir et leur expertise. La réappropriation de l'espace public est aussi un vecteur d'émancipation. » Dans les faits, la dynamique des marches exploratoires peine encore à s'inscrire dans la durée. Dans le quartier de la Goutte-d'Or, quatre ans après « rien n'a vraiment changé, regrette une participante. Nous avons émis 50 préconisations, mais peu ont été suivies. Les problèmes que nous avons mis en avant sont toujours là, il y a toujours des lieux où les femmes ne peuvent pas aller ».

évoquent l'espace public et les transports. En 2012, une circulaire du gouvernement français a rendu obligatoire la prise en compte de l'impact des politiques publiques sur l'égalité femmes-hommes dans l'élaboration des nouveaux textes législatifs. En 2014, la loi sur l'égalité réelle entre les femmes et les hommes a intégré la notion de « budgétisation sensible au genre ». Dans le domaine de l'aménagement, cette nouvelle donne pourrait, demain, changer le visage de la ville.

TROIS QUESTIONS À LA GÉOGRAPHE ÉDITH MARUEJOULS

« LA NON-MIXITÉ S'OBSERVE DÈS LA COUR DE RÉCRÉATION »

Édith Maruejols est géographe du genre, fondatrice du bureau d'études L'Arôbe (L'Atelier recherche observatoire égalité) et membre active du conseil scientifique de l'association Genre et ville.

Vous travaillez sur les cours de récréation. En quoi préfigurent-elles le partage de l'espace public ?

Dans le micro-espace de la cour de récréation, le constat est le même que dans les espaces publics : garçons et filles ne se mélangent pas. Dans notre pays, femmes et hommes sont théoriquement égaux en droits. Pourtant, la violence perdure et je fais l'hypothèse que c'est précisément cette absence de relations qui crée la violence. La non-mixité s'observe dès l'élémentaire et elle est directement liée à l'aménagement : les jeux de ballons au centre et les « petits jeux de filles », comme je l'entends dans la bouche des enfants, autour. Comment faire pour que l'espace public soit le lieu où se construit la relation à l'autre ? C'est l'objet des missions que je mène sur des périodes de 6 mois dans les écoles, au cours desquelles j'invite les enfants à casser les stéréotypes. Se mélanger permet aussi de trouver des alliés chez l'autre, d'apprendre le respect, la confiance. C'est une question d'émancipation, pour les filles comme pour les garçons, aussi enfermés dans des postures.

Dans les villes, les city stades et autres skateparks, sont à 90 % utilisés par des garçons. En quoi ces équipements de loisir créent de l'inégalité ?

Les décideurs s'étonnent : « on construit des équipements neutres mais les filles ne viennent pas. » La neutralité n'existe pas car il y a une prescription d'usage. Depuis la cour d'école, les garçons occupent l'espace et même si elle a très envie de jouer au foot, une fille ne peut pas s'imposer face à dix garçons. Petites, elles disent « nous n'avons pas le droit de jouer au foot ». Plus tard, ce constat devient « nous n'avons pas les mêmes droits que les garçons ». Les équipements de loisir devraient laisser de la place pour des activités mixtes, des espaces de convivialité.

Que pourrait être un espace public plus égalitaire ?

Il faut des espaces modulables. Prenons l'exemple du foot, si l'on place des grandes cages de but, on va tirer plus fort mais si l'espace reste ouvert, avec des cages plus petites, les joueurs doivent prêter davantage attention à ce qui les entoure – ne serait-ce que pour ne pas perdre leur ballon – et adoptent une attitude plus douce. C'est un équilibre à trouver : s'il n'y a aucune structure, c'est le plus fort qui occupe le terrain. Et si les espaces sont séparés, le risque est de créer une hiérarchie. L'espace public est aussi dessiné par ses usages, sa temporalité, sa saisonnalité. L'animation des lieux publics – par des événements culturels – peut aussi contribuer à réhabiliter la place de tous, et pas seulement des femmes.

PROPOS RECUEILLIS PAR M.-V. C.

Mobilité et visibilité

La question de la mixité femmes-hommes dans l'espace public pose évidemment les enjeux des déplacements et d'une mobilité égalitaire. Les femmes se déplacent davantage à pied (38 % de leurs déplacements se font à pied) que les hommes (29 % de leurs déplacements). Elles sont également majoritaires dans l'utilisation des transports en commun, lieux identifiés comme les plus favorables au harcèlement. En 2015, une étude du Haut conseil à l'égalité a révélé que 100 % des utilisatrices avaient déjà été victimes de harcèlement sexiste ou d'agression sexuelle dans les transports. Trois femmes sur quatre disent d'ailleurs adapter leur tenue vestimentaire et leur comportement par peur des agressions. Selon une enquête du collectif Osez le féminisme, publiée en 2019, 55 % des utilisatrices ont subi une exhibition sexuelle et 60 % ont déjà été victimes d'agression (main aux fesses, pelotage, « frotteurs »).

Comme pour le harcèlement de rue, le harcèlement dans les transports est largement dénoncé sur les réseaux sociaux, avec des mots clefs comme #balance ton métro. En 2010, un numéro d'urgence a été mis en place (3117 par téléphone et 31117 par texto) pour les victimes d'agression, mais il est peu utilisé et jugé peu efficace, toujours selon l'étude d'Osez le féminisme.

Au-delà des comportements au sein des transports, se pose également la question de ce qu'il peut advenir entre l'infrastructure (gare, arrêt de bus, etc.) et le lieu de destination des voyageurs et voyageuses, particulièrement tard le soir. Au premier trimestre 2019, un service de descente à la demande, – un dispositif déjà existant dans des grandes villes comme Nantes –, a été testé sur onze lignes de bus en Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne. Selon un premier bilan, lors du test, 250 personnes (femmes et hommes) en ont bénéficié. Depuis le 1^{er} juillet 2019, l'expérimentation a été étendue à cinquante lignes supplémentaires dans la région.

Pour favoriser une libre mobilité, la visibilité des femmes apparaît aussi comme un facteur important : visibilité physique, par leur présence, bien sûr, mais aussi immatérielle et symbolique. Aujourd'hui, en France, seules 2 % des rues portent des noms de femmes. « Cela ne permet de pas légitimer la présence des femmes dans la rue, regrette Christine Guillemaut, chargée de projet « Égalité femmes-hommes » à la mairie de Paris. Ce combat n'a rien d'anecdotique ! Faire évoluer le nom des rues permettrait de changer les représentations. Il faut créer une atmosphère, un bain favorable à l'égalité, en luttant aussi contre les publicités sexistes. » Depuis 2017, la lutte contre les annonces sexistes et discriminatoires est notamment inscrite dans le contrat qui lie la ville de Paris et l'entreprise JCDecaux, gestionnaire des panneaux publicitaires. Mais le défi demeure. En mars 2019, par exemple, Daniel Guiraud, le maire des Lilas (Seine-Saint-Denis), a dû faire retirer une publicité pour un jean montrant des fesses de femme, diffusée aux arrêts de bus sur des panneaux JCDecaux.

QU'EST-CE QUE LE « GENDER MAINSTREAMING » ?

Selon le groupe de spécialistes pour une approche intégrée de l'égalité (EG-S-MS) du conseil de l'Europe, le *gender mainstreaming* est : la (ré)organisation, l'amélioration, l'évolution et l'évaluation des processus de prise de décision, aux fins d'incorporer la perspective de l'égalité entre les femmes et les hommes dans tous les domaines et à tous les niveaux, par les acteurs généralement impliqués dans la mise en place des politiques.

« CONTRE LE HARCÈLEMENT, IL FAUT UN INVESTISSEMENT MASSIF DANS LES TRANSPORTS »

Marion Tillous est géographe, maîtresse de conférences à l'université Paris 8 (Vincennes-Saint-Denis), membre du laboratoire études de genre et de sexualité (LEGS) et du laboratoire Dynamiques sociales et recomposition des espaces (LADYSS).

Quelle est la particularité de ces espaces publics que sont le métro et le RER ?

Une rame de métro constitue un environnement qui ne permet pas de se soustraire aux regards. Il n'y a pas de « coulisses » comme il peut en exister à l'extérieur, où les yeux se croisent mais se détournent, par une sorte d'inattention civile, cette indifférence feinte que l'on adopte vis-à-vis d'autrui pour respecter son intimité. Dans le métro, il est très difficile de se dérober aux regards, et encore plus pour les femmes. C'est un espace fermé où, de plus, le taux de congestion favorise les formes spécifiques de violence sexuelle comme les attouchements, les frottements, les vidéos prises sous les jupes.

Une large majorité des utilisatrices a déjà été victime de harcèlement ou d'agression sexuelle dans les transports. Quels pourraient être les moyens de lutte efficaces ?

En 2018, la RATP a lancé une campagne qui montrait des femmes seules, menacées par des agresseurs à l'apparence d'animaux. Dans la réalité, les victimes se trouvent rarement seules, il y a souvent des témoins qui doivent apprendre à intervenir. Les agresseurs sont bien des humains, dans un rapport de domination sociale. La vidéosurveillance, présentée comme un moyen de dissuasion, ne fonctionne pas non plus car ces comportements sont justement

faits pour ne pas être détectés. Si l'on veut résoudre la question du harcèlement sexuel, il faut un investissement massif dans les transports publics : créer plus de lignes, multiplier le nombre de véhicules et de rames, pour réduire le taux de congestion. Les transports bondés favorisent le harcèlement, c'est une évidence.

Lors de la grève de décembre 2019, des agents de la SNCF de la gare du Nord ont voulu réserver un wagon du RER B aux femmes. Cette initiative, restée ponctuelle, a déclenché une vive polémique. Pourtant, des wagons non-mixtes existent ailleurs dans le monde...

En effet, on en trouve au Japon et au Brésil notamment. Dans le cadre de mes recherches au Brésil, j'ai étudié les arguments des deux camps lorsque le projet a été évoqué à São Paulo. Les personnes qui y étaient favorables étaient plutôt des femmes de la classe ouvrière qui n'ont pas d'autre moyen de transport et pas la capacité financière de s'arrêter de travailler en cas d'agression. Celles qui étaient plutôt contre ont davantage la possibilité de prendre la voiture et de s'arrêter. Elles s'interrogeaient notamment sur le nombre de wagons réservés aux femmes qui, dans le projet, n'était pas en rapport avec la proportion de femmes chez les voyageurs (58 % à São Paulo). On peut aussi se demander quel est le message envoyé aux hommes ? Cela signifie-t-il qu'ils ne peuvent pas se comporter autrement ? Les questions soulevées par la mise en place de wagons non-mixtes sont nombreuses et complexes. En Île-de-France, l'idée a émergé en 1995 mais n'a depuis jamais été remise au goût du jour.

PROPOS RECUEILLIS PAR M.-V. C.

Un détour par Villiers-le-Bel, dans le Val-d'Oise, à une vingtaine de kilomètres au nord de Paris, est également riche d'enseignements. Cette commune de 27 500 habitants cumule les difficultés sociales, avec un taux de pauvreté de 36,6 % de la population, un taux de chômage supérieur à 20 % et un parc immobilier dégradé. Depuis 2015, la ville mène un Programme d'investissement d'avenir (PIA) sur l'égalité femmes-hommes, financé par l'Agence nationale pour le renouvellement urbain (ANRU). Le PIA s'appuie sur trois volets : l'évolution des logements, la mise en place de lieux de partage et un réaménagement de trois lieux publics. « La prise de conscience qu'il fallait agir est venue du constat de violences conjugales et, malheureusement, de plusieurs cas de féminicides, retrace Louis Souchière, responsable de la mission égalité femmes-hommes à la Mairie. Pour nous, il est évident que la prévention des violences passe par la lutte pour l'égalité. »

L'espace public, une conquête pour l'égalité

Dès 2013, avec le concours de l'association Genre et ville, la Ville a essayé de réaliser un diagnostic auprès des habitantes. « Il n'est pas facile de faire émerger des thématiques liées au genre, y compris auprès des femmes, raconte Louis Souchière. Des rencontres que nous avons organisées en 2019 sont ressorties plusieurs problématiques : les difficultés d'accès aux transports qui pèsent beaucoup dans le quotidien des femmes, majoritairement piétonnes et abonnées aux emplois précaires, le sentiment d'insécurité lié souvent à l'éclairage, mais aussi la question du repos et des toilettes, disponibles seulement dans les bars où les femmes ne vont pas. »

Ces thèmes seront au cœur des chantiers participatifs prévus pour l'aménagement et l'animation de trois espaces publics à Villiers-le-Bel, aujourd'hui marqués par un fort sentiment d'insécurité, qui explique que les femmes ne s'y rendent pas : le terrain vague « Champ des possibles », une prairie aux abords du mail piéton Gandhi et le square Chabrier. « L'aménagement ne règlera pas tout, reconnaît Léa Delmas, responsable de la mission de Renouvellement urbain de la ville. Mais le processus participatif qui l'accompagne devrait aussi créer des leviers pour plus d'égalité. » L'objectif est que les femmes prennent la place qui leur revient dans les espaces publics comme dans la vie de la cité. Un chantier dont bénéficieront aussi ceux (personnes âgées, fragiles, enfants...) qui ne répondent pas aux critères dépassés du « Modulor ». Un vaste combat pour les décennies à venir.

MARIE-VALENTINE CHAUDON, JOURNALISTE