



HAL
open science

Vers des villes plus inclusives

Yves Raibaud

► **To cite this version:**

Yves Raibaud. Vers des villes plus inclusives. Grands Dossiers Des Sciences Humaines, 2019, Où va la France?, Hors Série (n°24), pp.44-45. hal-02277454

HAL Id: hal-02277454

<https://hal.science/hal-02277454>

Submitted on 3 Sep 2019

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.

Vers des villes plus inclusives

Revue Sciences Humaines, Hors série n°24, mai-juin 2019, p. 44-45

Yves Raibaud, Géographe, Université Bordeaux Montaigne, Passages Cnrs
Membre du Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les Hommes.
Il a publié *La ville faite par et pour les hommes*, Belin, 2017 (2^e édition)

Malgré les avancées en urbanisme, la ville reste conçue par et pour les hommes. Rendre les espaces publics accessibles à toutes et à tous, quelque soit l'âge, le sexe ou les capacités de mobilité, demeure un enjeu majeur du 21^e siècle.

Le 20^esiècle avait construit un univers de tours, routes et dalles inaccessibles autrement qu'en voiture, où l'éclairage était conçu pour la circulation automobile ; des services publics en haut d'escaliers monumentaux, impraticables du point de vue du handicap, de la vieillesse ou de la petite enfance ; des quartiers mal desservis par les transports en commun dont il était difficile de s'extraire et qui fonctionnent, cinquante ans après, comme des ghettos. Cet univers, pensé à l'époque comme neutre, crée la ségrégation entre valides et non-valides, jeunes et plus âgés, riches et pauvres. Il aurait fallu penser préalablement les séparations qu'a produit cet urbanisme qui se pensait universel et ne fonctionne en réalité que pour quelques uns. Qu'en est-il au 21^esiècle alors qu'on nous promet une ville durable avec l'abandon de la voiture, une cité propre et intelligente où l'on peut flâner, se distraire, faire du sport et jouir du plaisir de rencontres multiples et variées grâce aux applications d'un smartphone ?

Des recherches réalisées sur une métropole urbaine de 800 000 habitants (Bordeaux, mais ce pourrait être une autre) montrent que des catégories entières d'habitants peuvent être mises en difficulté par les aménagements réalisés pour rendre pour rendre la ville « durable ». Les femmes, en particulier, dépendent plus de la voiture en raison des tâches qui leur sont dévolues : 65% des courses d'approvisionnement et 75% de l'accompagnement des enfants et des personnes âgées ou handicapées (Aurba, 2012). En 2018, à Bordeaux, elles sont toujours deux fois moins nombreuses à vélo et l'abandonnent à la naissance d'un deuxième enfant, ce qui n'est pas le cas des hommes ! Sur cinq piétons marchant seuls la nuit, une seule est une femme. Les piétonnes regrettent qu'on éteigne de bonne heure les éclairages de rue pour faire des économies. Le harcèlement dans la rue et les transports en commun apparaît tellement systématique (100% des femmes en ont été victimes selon le rapport 2015 du Haut Conseil à l'Égalité entre les Femmes et les Hommes) qu'on s'étonne du tabou qui a entouré si longtemps ce sujet, pourtant central dans la mise en place des nouvelles mobilités.

Lors des concertations menées sur les transitions énergétiques, les préoccupations des femmes sont plus souvent ignorées, ou alors elles sont jugées comme relevant de la vie privée, écartées des conclusions au profit de thèmes plus importants aux yeux des hommes : la ville créative, intelligente, hyperconnectée. 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 ?

Dans une société qui peut de moins en moins affirmer de façon frontale l'infériorité de certains groupes sociaux, les nouvelles normes et pratiques de la ville durable apparaissent comme des épreuves qui marginalisent à la fois les femmes et les personnes dont elles ont, plus

qu'à leur tour, la charge. Identifier le majoritaire discriminant à travers ce que la sociologue Raewyn Connell nomme les « cultures masculines hégémoniques », permet de comprendre la construction des discriminations et pas seulement de les constater : feux de signalisation trop courts pour les piétons âgés, sonorisations commerciales qui empêchent d'entendre les sons de la ville pour les mal voyant.e.s, travaux non signalés et trottoirs trop hauts pour les fauteuils où les poussettes, obstacles auxquels il faut ajouter à présent des fractures numériques dans une ville de plus en plus connectée, au détriment d'un service public personnalisé, plus que nécessaire pour accueillir aujourd'hui les familles migrantes par exemple. Tandis que les obstacles s'accumulent pour certain.e.s, on nous vante une ville ludique et récréative, où l'on peut boire un verre à la terrasse d'un café en sortant du travail, faire du sport à l'heure de la pause, à l'image de ces skateparks ou les citystades qui mettent en représentation les jeunes garçons sportifs comme modèle des métropoles. Et ceci, en continuité avec d'autres marqueurs masculins (noms de rue, de place, grands stades) ou féminins sexistes (jeunes femmes nues ou à peine voilées ornant les monuments comme les publicités) qui confirment la hiérarchie des sexes dans la ville contemporaine. Ville durable, smart city, ville loisir... cela ne ressemble-t-il pas au fond à la ville rêvée des hommes ?

Peut-être faudrait-il s'inspirer de la fédération de Belgique Wallonie qui, à présent, codifie chaque ligne budgétaire en rapport à l'égalité entre les femmes et les hommes (test genre) ? Avant de construire un équipement, d'aménager un espace public, ne peut on pas s'assurer qu'il sera bien égalitaire et inclusif ? A Vienne en Autriche, l'intégration du genre dans la planification urbaine est une politique publique depuis vingt ans. Chaque année des passages piétons sont aménagés, des trottoirs élargis, des feux de circulation améliorés, des places de stationnement, des sièges supplémentaires ou encore des accès d'ascenseur pour personnes handicapées ajoutés. L'éclairage des circulations piétonnes fait partie d'un plan d'ensemble, des miroirs sont installés pour une meilleure vue dans les passages sinueux, des espaces de loisirs « sensibles au genre » sont aménagés. Afin de soutenir l'élaboration des politiques du district, des cartes sont mises à disposition du public, montrant les aménagements réalisés et les lacunes existantes. Dans chaque quartier des marches exploratoires citoyennes, souvent non mixtes, sont organisées et proposent des solutions innovantes, parfois réalisées immédiatement dans le cadre des budgets participatifs.

Réaliser des marches exploratoires ne suffit pourtant pas. En France, de l'aveu même des organisatrices, leur impact est souvent faible, voire nul, face à une décision publique programmée de longue date par les aménageurs et leurs commanditaires. Ces avis toujours pertinents permettraient cependant de mettre en œuvre les bonnes pratiques de la ville inclusive en terme de mobilités, d'éclairage, de confort : à quand une concertation et un plan d'aménagement pour des toilettes publiques dans chaque grande ville ? Les discontinuités importantes que ces marches observent d'un quartier à l'autre, d'une rue à l'autre et même aux deux extrémités d'une rue, révèlent la permanence des normes masculines dans la conception des villes, mais aussi les micro-aménagements qui peuvent participer à leur adaptation. Ces marches montrent le chemin à faire pour que la ville devienne un espace fluide, décloisonné, dans laquelle chacun.e puisse jouir de la même citoyenneté. Cet effort vers une plus grande démocratie spatiale a sa récompense : la garantie d'attractivité pour les villes qui proposent des espaces urbains accessibles à toutes et tous, de jour comme de nuit, quels que soient son âge, son sexe, sa classe ou son origine.

Bernard-Hohm M.-C., Raibaud Y., (2012), Les espaces publics urbains à l'épreuve du genre, *Métropolitiques* (en ligne)

Mosconi N., Paoletti M., Raibaud Y., (dir.), *Le genre, la ville*, Travail, Genre Sociétés n°33/2015, La Découverte, Paris.

Raibaud Y., (2018), Femmes et mobilités urbaines, Bordeaux Métropole/Cessed, 2018 (en ligne)

Raibaud Y., (2017), Analyse des facteurs qui influencent les pratiques sportives des femmes à Genève, Ville de Genève/Cessed, 2017 (en ligne)

Raibaud Y., (2015), La participation au projet urbain : une affaire d'hommes ? *Participations* 2/2015, De Boeck