

2018

TERRITOIRES RURAUX PARIS

FEMMES ET ESPACES PUBLICS

POUR L'ÉGALITÉ ENTRE
LES FEMMES ET LES
HOMMES DANS LA RUE,
LES TRANSPORTS ET
LES ESPACES LOISIRS



* île de France

* île de France

ÉDITO

En mai 2017, Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France, m'a fait l'honneur de me confier la rédaction d'un rapport sur *Les femmes et les espaces publics*. La commande était limpide : au-delà des initiatives citoyennes essentielles pour se réapproprier les espaces publics, comme les marches exploratoires dans les quartiers ou les opérations de *testing* dans les bars, comment contribuer à renforcer la présence des femmes dans les espaces communs au travers de nos politiques publiques ? Comment réduire leur sentiment d'insécurité, aménager en répondant mieux à leurs besoins et proposer des actions structurantes pour rendre nos transports plus sûrs et mieux adaptés aux déplacements de toutes et tous ? En définitive, comment aboutir à une mixité réelle des espaces publics ?

J'ai choisi pour répondre à cette demande de m'appuyer sur l'expertise du Centre Hubertine Auclert, organisme associé de la Région, dont je suis Présidente, mais également sur celles de ses membres. Par des auditions, rencontres publiques, visites d'études, j'ai invité les universitaires, associations, et collectivités engagées sur cette thématique à nous faire bénéficier de leurs expériences. Le public de chacun de ces événements a toujours répondu présent, et a pu témoigner des réalités du terrain. De ces riches échanges, j'ai tiré 17 mesures phrases spécifiquement adressées à la Région.

Cette commande vient confirmer la volonté du Conseil régional et de sa Présidente de porter toujours plus avant l'égalité entre les femmes et les hommes.

La Région s'est, avant même la sortie de ce rapport, emparée de la question, en lançant une campagne, inédite pour une collectivité de cet ordre, visant à prévenir le harcèlement sexiste dans les transports en communs franciliens. Chaque année, nous

soutenons de nombreuses initiatives pour l'égalité, portées par des associations franciliennes, toujours aussi dynamiques et innovantes ! En matière de sports et de loisirs, pour aller vers davantage de mixité, les initiatives sont également nombreuses et structurantes. Manon Laporte, déléguée spéciale chargée des actions culturelles et artistiques dans les lycées proposera à son tour un rapport sur la place des femmes dans le sport cette année, venant encore enrichir notre politique en la matière.

Sur ces enjeux, pas de querelles partisans, pas de clivages politiques, l'égalité est inscrite au cœur de la devise nationale ; elle est un objectif que partagent toutes les forces républicaines. Le Centre Hubertine Auclert, organisme associé de la Région, rassemble ainsi plus de quarante collectivités engagées pour l'égalité entre les femmes et les hommes, de toutes sensibilités. Parce que les problématiques sont transversales et supposent que chaque échelon de collectivité s'empare de la thématique, ce rapport a aussi pour but de fournir trente recommandations que vous retrouverez en annexe.

Bien entendu, le Centre Hubertine Auclert se tient plus que jamais à la disposition de toutes les collectivités régionales, mais également de toutes les Franciliennes et Franciliens pour les appuyer dans la mise en œuvre d'actions pour l'égalité entre les femmes et les hommes.



Marie-Pierre Badré

Présidente du Centre Hubertine Auclert
Déléguée spéciale à l'égalité femmes-hommes
auprès de la Présidente de Région
Conseillère régionale d'Île-de-France

17 MESURES POUR LA POLITIQUE RÉGIONALE

- 1.** Maintenir une présence humaine conséquente et mixte sur l'ensemble du réseau de transport régional ; former l'ensemble des personnels des entreprises de transports sur les violences faites aux femmes ;
- 2.** Communiquer sur les dispositifs d'alerte existants à bord des trains et en gare ; renforcer la visibilité des bornes d'appel d'urgence ; soutenir et renforcer la communication autour des numéros 3117 et 31177 ; pérenniser une communication relative au harcèlement sexiste et sexuel, et mener des campagnes ponctuelles pour sensibiliser les usagers et les usagères ;
- 3.** Poursuivre l'expérimentation du service d'arrêt à la demande sur les bus de nuit ; ne pas le limiter aux seuls noctiliens ; communiquer auprès des usagers sur ce service ;
- 4.** Mener une enquête régionale sur le sentiment d'insécurité des femmes utilisatrices de parc-relais et déterminer ceux qui sont les plus anxiogènes ; penser dès à présent la sécurisation des nouveaux parc-relais dans une perspective de lutte contre le harcèlement sexiste et sexuel en l'inscrivant comme un élément du cahier des charges pour l'attribution du label Parc-relais d'Île-de-France mobilités ;
- 5.** Poursuivre la promotion et le développement du covoiturage et de l'autostop ; proposer aux opérateurs de signer une charte d'engagement contre le harcèlement sexiste et sexuel ;
- 6.** Renforcer la formation initiale et continue des forces de l'ordre et des équipes de médiation sur le harcèlement de rue ;
- 7.** Développer, poursuivre et renforcer les campagnes institutionnelles d'information et de prévention relatives au harcèlement de rue ; faire connaître les crimes et délits déjà condamnés par la loi ;

8. Poursuivre et renforcer le développement des applications visant à signaler des violences ou faits de harcèlement de rue ;
9. Penser le mobilier urbain dans une perspective inclusive, développer des endroits de convivialité et de mixité ;
10. Pour évaluer l'existant, mais aussi en amont de tout nouveau projet urbain ou de transports, promouvoir les « marches exploratoires », le testing, et de réelles démarches de concertation locale pour favoriser l'expression de la parole et de l'expertise des femmes ;
11. Limiter les publicités et messages sexistes ou dégradants par l'incitation des afficheurs et l'exemplarité dans la communication institutionnelle ;
12. Visibiliser les femmes illustres dans l'espace public, à travers la toponymie et les événements culturels ;
13. Poursuivre le soutien à des enquêtes et études permettant de mesurer les phénomènes de violences et de harcèlement sexiste dans les espaces publics ; mieux articuler les expertises des organismes associés travaillant sur la question (IAU Île-de-France et Centre Hubertine Auclert) ;
14. Inciter les transporteurs à intégrer à leurs politiques d'accessibilité une approche sexuée ; développer une communication spécifique relative aux usagères enceintes et aux personnes utilisant des poussettes ; promouvoir, dans tous les projets d'infrastructures transport financés, l'inclusion de critères d'analyse sexués ;
15. Penser l'offre de loisirs dans une perspective d'égalité ; proposer tout au long de l'enfance des actions de déconstruction des stéréotypes sexistes et de prévention des violences, dans les structures d'enseignement comme de loisir ;
16. Limiter les espaces assignés à une unique activité sportive en pratique libre, privilégier des espaces non-spécifiés où seront proposées des animations multiples et inclusives ;
17. Intégrer une perspective égalité aux cahiers des charges lors de la construction/rénovation des cours d'école et espaces de loisirs (notamment les îles de loisirs) ; proposer des activités plus variées pour favoriser une mixité réelle, bénéfique aux filles et aux garçons.

NB :

La liste complète des recommandations à destination de l'ensemble des acteurs publics est disponible en annexes.

SOMMAIRE

ÉDITO 3

DIX-SEPT MESURES PHARES POUR LA POLITIQUE RÉGIONALE 4

INTRODUCTION 8

1

LA MIXITÉ DANS LES ESPACES PUBLICS 10

Concevoir des espaces publics pour tous et toutes 12

Penser les espaces publics et la rue pour tous et toutes 12

Quels aménagements de la rue et des espaces publics ? 14

Améliorer le bien-être et le sentiment de sécurité par l'aménagement 16

Prendre en compte la parole et l'expertise des femmes 17

Améliorer la visibilité des femmes dans les espaces publics 22

Lutter contre les agressions sexistes et sexuelles 25

Quelle définition, quelle ampleur ? 26

Réagir : état du droit, vidéoprotection et formation des forces de l'ordre 29

Prévenir : campagnes de sensibilisation et dispositif d'alerte 32

2

TRANSPORTS ET MOBILITÉS 35

Définir une offre de transports en commun pour tous et toutes 36

De l'importance de prendre en compte les modes de déplacement différents
des femmes et des hommes 36

Quels changements sur les lignes ? 39

L'absence de mixité des équipes techniques et politiques

en charge des politiques de mobilité 42

Prendre en compte la parole des femmes 42

Transports routiers et alternatifs, mobilités durables et égalité femmes-hommes 46

Le sentiment d'insécurité dans les transports :

un frein majeur à la mobilité des femmes 53

Mesurer le phénomène de harcèlement dans les transports 55

Réagir : sécuriser les transports, former les personnels 58

Prévenir les violences 64

3

LA MIXITÉ DES ESPACES LOISIRS ET L'ÉDUCATION À L'ÉGALITÉ 68

Diagnostiquer 69

Quelles pratiques de loisirs chez les jeunes ? 69

Quelle fréquentation des équipements publics de loisirs ? 72

Accompagner 74

Sensibiliser 75

Une offre d'activités favorisant l'égalité 76

La mixité et la formation des équipes 78

Aménager 79

Les aménagements pour une pratique libre :

des conséquences en termes de mixité ? 79

Les cours d'école, lieux d'apprentissage des inégalités ? 82

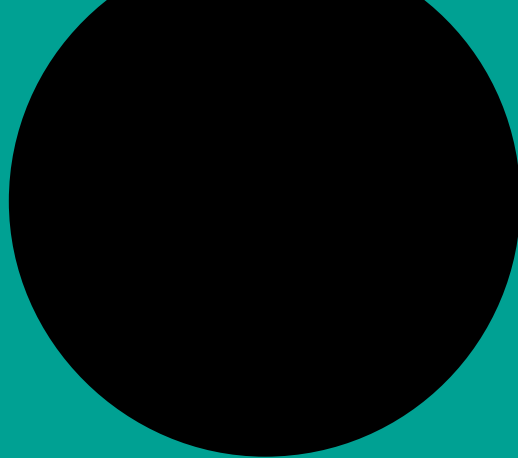
CONCLUSION 86

BIBLIOGRAPHIE 88

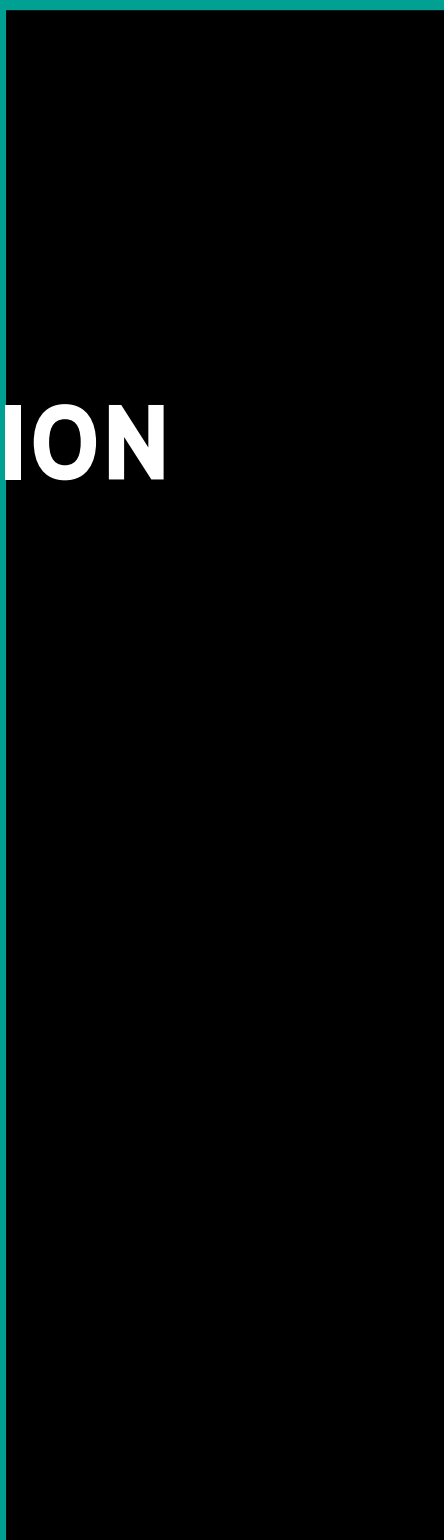
PROGRAMME DU CYCLE DE RENCONTRES 91

AUTRES ÉVÉNEMENTS PUBLICS ET VISITES D'ÉTUDES 93

PRÉCONISATIONS À DESTINATION DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS PUBLICS 95



INTRODUCTION



INTRODUCTION

Lorsque l'on parle d'espaces publics et de la place des femmes en leur sein, on ne considère que trop souvent la rue. Nous avons choisi, dans ce rapport, d'entendre le terme dans toute sa diversité. Il s'agit bien des « endroits accessibles au(x) public(s), arpentés par les habitants, qu'ils résident ou non à proximité »¹, mais pas seulement.

Il s'agit également des transports, publics ou non, et de leurs emprises, espaces au sein desquels la population française passe en moyenne une heure par jour, 1h30 pour les Franciliennes et Franciliens !

Les espaces publics, ce sont également les équipements publics comme les lieux de loisirs ou les écoles, qui ne sont certes pas accessibles à tous, mais demeurent des lieux où les enfants, adolescents et adolescentes apprennent ce qu'est le partage d'un espace en commun.

Pour répondre à tous ces enjeux, il nous est apparu nécessaire de croiser les expertises : celles des chercheurs, chercheuses et universitaires, des associations, des personnes de terrain. Nous avons donc, en partenariat avec l'association spécialisée Genre et Ville, organisé une série de rencontres publiques sur chacune des trois thématiques, pour recueillir les témoignages de chacun et chacune, pour s'inspirer de ce qui fonctionne, ou non, des expérimentations passées ou en cours. Nous avons également tenu à documenter les expériences non-franciliennes par des visites d'études à Bordeaux ainsi qu'à Bruxelles. Enfin, nous avons tenté de nous baser sur des sources variées, universitaires, administratives, statistiques, etc. Les références de ces ressources, humaines ou écrites, sont disponibles en annexe.

Ce rapport, rédigé à la demande de Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France, vise bien entendu à fournir des éléments d'aide à la décision pour la Région, notamment en matière de transports. Ce sont les quinze mesures phares proposées en ouverture de ce rapport.

Il nous a cependant semblé intéressant de proposer également des pistes d'action ou de réflexion aux collectivités infra-territoriales, principalement à destination des communes et intercommunalités. En effet, renforcer la présence des femmes dans les espaces publics suppose d'agir à de nombreuses échelles, qui ne sont pas nécessairement celles des compétences régionales. Celles et ceux qui souhaiteront s'emparer de cette thématique trouveront en annexe une liste de préconisations pour les appuyer dans cette démarche.

Bien que nous ayons pensé ce rapport dans une perspective francilienne, la plupart des données, réflexions, et préconisations formulées seront probablement utiles à toutes les collectivités territoriales françaises ainsi qu'à l'État.

Les recommandations sont nombreuses, mais la question est complexe, et l'amélioration des choses nécessite l'investissement de tous et toutes. C'est pourquoi, le Centre Hubertine Auclert, organisme associé de la Région Île-de-France, et son équipe sont à vos côtés pour vous accompagner dans la mise en œuvre de vos politiques !

1

PAQUOT,
2009, p. 3.

LA MIXITÉ
DANS LES
ESPACES
PUBLICS

La répartition traditionnellement sexuée des rôles entre les femmes et les hommes réserve aux premières les tâches domestiques et familiales, aux seconds l'activité professionnelle. Les espaces occupés par les unes et les autres en découlent : aux femmes l'intérieur, le foyer, aux hommes l'extérieur, le monde de l'activité. Cette distinction s'est accrue dans la société postévolutionnaire, comme l'indiquait Pascale Lapalud, urbaniste-designeuse, Co-fondatrice et Présidente de Genre et Ville lors de l'audition publique du 24 mai 2017, « c'est à partir du XIXème siècle (...) que la ville haussmannienne a cloîtré les femmes dans leur domicile. »

Cette répartition des espaces entre femmes et hommes sera remise en cause après mai 1968 par les mouvements féministes. « Dans les années 1970, les nouveaux [mouvements] féministes européens ont revendiqué un certain nombre de droits et de libertés passant par leur présence dans l'espace public dont l'accès a toujours été un problème majeur pour les femmes. Elles sont "descendues" dans la rue pour manifester et se sont souvent heurtées à la violence verbale et physique des hommes. En effet, les autorités, la police, mais également des hommes militant avec elles, acceptaient mal le partage de lieux qu'ils considéraient comme leur appartenant. »²

La liberté des femmes à occuper l'espace public, à toute heure du jour et de la nuit et à égalité avec les hommes reste à conquérir. Celles-ci ne sont pas toujours considérées légitimes à occuper les terrasses de cafés par exemple, comme l'a pointé le collectif Place aux femmes à Aubervilliers et Pantin. Le constat est probablement généralisable à de nombreux autres lieux publics (rue, transports publics, etc.) où les femmes subissent un rappel à l'ordre sexué, à travers des remarques sexistes ou du harcèlement sexuel.

De nombreuses polémiques récentes, comme celle qui a éclaté suite à la diffusion par France 2 d'un reportage de Caroline Sinz intitulé « Quand les femmes deviennent indésirables dans les lieux publics » (07/12/2016) faisaient le lien entre religion et éviction des

femmes des espaces publics³. Dans son rapport de 2016 sur la laïcité et l'égalité femmes-hommes, Chantal Jouanno, alors Présidente de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes du Sénat, analysait en détail ce phénomène. Elle constatait ainsi que parfois « l'exclusion des femmes de l'espace public rejoint la question des prescriptions vestimentaires et de l'usage consistant à cacher le corps des femmes, autorisées à sortir en dehors du domaine privé de la maison si elles portent une tenue qui les dérobe au regard ». Pour aller plus loin sur cette question, nous renvoyons à cet excellent rapport.⁴

Ces dernières années, de nombreuses voix s'élèvent pour dénoncer un retour à l'ordre moral, ou traditionnel, réactualisant l'éviction historique des femmes des espaces publics. Il est difficile de mesurer ce phénomène, puisque la plupart des enquêtes ou études sur la question ne sont menées que depuis une quinzaine d'année, durée insuffisante pour avoir une vision sur le temps long. Peut-être suffit-il d'« une crise politique, économique ou religieuse pour que les droits des femmes soient remis en question », comme l'écrivait Simone de Beauvoir en 1949 dans *Le Deuxième sexe ?* Ces faits interrogent cependant les pouvoirs publics, et ne doivent pas rester sans réponse.

Pour aborder la problématique dans toute sa diversité, il convient à la fois de s'interroger sur les nombreuses causes des inégalités femmes-hommes dans les espaces publics et de proposer des pistes d'actions.

Les femmes demeurent encore largement usagères d'une ville faite par et pour les hommes⁵. Elles n'ont pas le même usage de celle-ci car elles ont toujours, statistiquement, des activités différentes de celles des hommes : c'est pourquoi la conception de l'espace public doit être interrogée. Par ailleurs, les femmes sont encore largement victimes de harcèlement de rue, et de violences sexistes et sexuelles dans les espaces publics, que l'on peut considérer comme des « rappels à l'ordre sexué », des survivances d'un temps où les femmes n'avaient pas leur place dans la rue.

² BASTIAT, 2004.

³ De nombreux média ont cependant remis en cause ce reportage, notamment le Bondy Blog, « Bar PMU de Sevrans : la contre-enquête du Bondy Blog », 10 mars 2017 ou Le Monde, « À Sevrans, les femmes sont-elles vraiment indésirables dans les cafés ? », 3 février 2017.

⁴ JOUANNO, 2016, p. 43.

⁵ Nous reprenons ici le titre de l'ouvrage d'Yves RAIBAUD, publié en 2015.

CONCEVOIR DES ESPACES PUBLICS POUR TOUS ET TOUTES

Penser les espaces publics et la rue pour tous et toutes

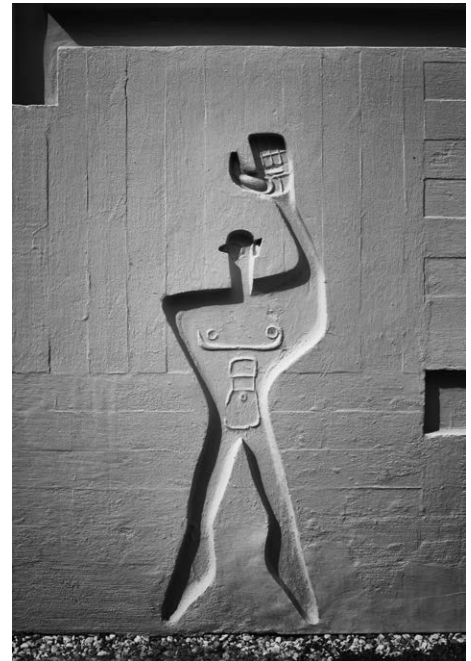
De nombreuses études démontrent que les femmes et les hommes ne profitent pas de la même façon des ressources offertes par la ville, notamment en ce qui concerne l'accès aux espaces publics.

PAROLE D'URBANISTE : « POUR NOUS, UNE IDÉE SE TRADUIT PAR UN OUVRAGE CONSTRUIT. ET J'AI DU MAL À FAIRE LE LIEN ENTRE LA PLACE DES FEMMES ET L'ESPACE PUBLIC ».

Marc Serieis, fondateur du bureau d'études Albert & Co⁷.

L'architecture et l'urbanisme produisent des espaces devant répondre aux besoins d'un « individu moyen », qui, s'il n'est pas pensé comme sexué, semble pourtant se confondre assez étroitement avec la « norme » masculine. Ainsi le Modulor, silhouette humaine standardisée servant à définir la structure et la taille des unités d'habitation pour le Corbusier, mesure 1m83, est « en pleine possession de ses capacités physiques et (...) joui[e] de toutes les ressources nécessaires à sa libre circulation »⁶. Il n'est jamais pensé non plus comme ayant à sa charge une personne dépendante, ou un enfant.

Tout comme dans le domaine des transports, les hommes sont encore majoritaires à occuper les délégations à l'urbanisme ou aux travaux au niveau local : ainsi, en 2017, le HCE décomptait 76,6 % d'hommes parmi les adjoints aux Maires en charge de ces théma-



Une représentation du Modulor à Berlin, photo AbseitsBerlin CC BY-SA 3.0

tiques et 66,6 % parmi les vice-présidents de Régions en charge de l'aménagement⁸.

Il en va de même pour les équipes d'urbanistes chargées de suivre les projets. Comme le remarque Lidewij Tummers, « l'absence des femmes dans les métiers de l'urbanisme a des répercussions sur les décisions prises en matière d'aménagement urbain, car la perception de la ville s'en trouve biaisée »⁹. Il ne s'agit pas de décréter la mixité dans le champ professionnel de l'aménagement, mais de la promouvoir, notamment en favorisant des équipes pluridisciplinaires.

⁶ C2D, 2014, p. 24.

⁷ Cité par Le Monde, « [Mieux accueillir les femmes dans l'espace public : le casse-tête des urbanistes et des chercheurs](#) », 26/06/2017.

⁸ HCEfh, 2017, p. 60.

⁹ TUMMERS, 2015, p. 79.

Jean-Christophe Choblet, urbaniste et responsable de la mission de Programmation, d'aménagement et d'expérimentation de l'espace public parisien pour le Secrétariat général de la ville constatait ainsi que « la ville a été fabriquée par des ingénieurs, à partir d'un principe masculin d'exclusion. (...) D'autres professions que les ingénieurs doivent être associées à la conception de la ville, soit des compétences dans le domaine des questions sociales, de l'ergonomie, de la qualité des matériaux, etc. » (audition publique du 20 mai 2017). Rappelons qu'en 2015, seuls 20 % des ingénieurs français étaient des femmes¹⁰.

Les collectivités territoriales peuvent peser pour l'ouverture des équipes d'urbanistes à d'autres professions, pour favoriser à la fois la mixité en termes de sexes et en termes de compétences. Ainsi, pour le projet de réaménagement « 7 places », la ville de Paris a décidé d'introduire au cahier des charges la nécessité de prendre en compte l'aspect sexué dans l'aménagement. Les soumissionnaires devaient en effet proposer une démarche de concertation volontariste, incluant une réflexion sur la façon dont les espaces réaménagés pouvaient avoir un impact différencié sur les femmes et les hommes.

La puissance publique peut également inciter les acteurs et actrices en charge de l'aménagement à s'emparer de la question par le biais de la commande publique.

En effet, les inégalités entre femmes et hommes persistent et vont les amener à avoir un usage différent de la ville (et des transports, mais nous y reviendrons). Ainsi, le taux d'activité des femmes (proportion des femmes âgées de 15 à 64 ans en activité) était de 67,6 % contre 75,4 % pour les hommes en 2016 (source Eurostat). Rappelons également qu'elles demeurent pour une large part d'entre elles employées à temps partiel : 30,4 % des femmes actives étaient à temps partiel en 2015, contre 8,1 % des hommes actifs (Insee, enquête emploi). Les femmes représentent plus des deux tiers des travailleurs et travailleuses pauvres¹² (personnes en em-

Ailleurs en Europe

La Ville de Vienne inclus parmi les critères de sélection des projets d'aménagement la sensibilité à l'usage différencié des espaces par les femmes et les hommes. Ainsi le concours lancé en 2008 pour sélectionner l'entreprise qui dessinerait le nouveau parc Rudolf Bednar, d'une surface de trois hectares, incluait la prise en compte de cette problématique. Le cabinet Hager, qui remporta la compétition, prévoyait ainsi de concevoir un chemin piétonnier au sein du parc en s'assurant que l'éclairage et la visibilité permettent de réduire le sentiment d'insécurité des usagers. Le parc était également zoné de façon à laisser des endroits calmes, d'autres consacrés au sport ou encore des aires permettant de jouer ou de pratiquer des activités physiques intergénérationnelles et de permettre ainsi la fréquentation de l'espace par des individus de tous âges et sexes¹¹.

ploi dont le niveau de vie est inférieur au seuil de pauvreté). Les femmes sont toujours celles qui s'acquittent de la majorité des tâches domestiques, puisque, même salariées, elles y consacrent en moyenne 1h21 de plus par jour que les hommes (Insee, enquête Emploi du temps 2009-2010). Enfin, du fait d'une plus grande espérance de vie, les femmes sont sur-représentées parmi les plus de 65 ans¹³.

Ces différents facteurs expliquent pour une large part le fait que femmes et hommes n'effectuent pas leurs déplacements pour les mêmes raisons, n'aient pas les mêmes usages de la rue et des équipements publics et n'utilisent pas les mêmes modes de transports.

10
IESF, 2016, p. 3.

11
Ville de Vienne, 2013, p. 87.

12
GRANEREAU, 2017, p.128.

13
En 2014, les femmes représentaient ainsi près de 58 % des plus de 65 ans sur le territoire francilien (Insee, recensement population).

Quels aménagements de la rue et des espaces publics ?

Un sondage indiquait en octobre 2017 que 82 % de la population française considéraient qu'« aujourd'hui la prise en compte des enjeux d'égalité femmes-hommes dans l'espace public doit être une priorité pour les pouvoirs publics »¹⁴. Des expériences et pistes de réflexion existent d'ores et déjà, pour venir nourrir la mise en œuvre de nouvelles actions.

VOIRIE

Les femmes se déplacent davantage à pieds que les hommes puisqu'elles représentent 57 % des marcheurs franciliens en 2010¹⁵. De plus, elles sont encore très largement celles qui accompagnent les enfants, ou les personnes dépendantes.

À cet égard, il est donc légitime de s'interroger sur la façon dont est conçue la voirie, notamment les trottoirs, les passages piétons, l'accès aux transports, etc.

Partant de ces constats, la capitale autrichienne, Vienne, en pointe sur ces thématiques, a mené plusieurs projets pilotes, dont l'un dans le quartier de *Mariahilf*. Au final, « les temps de passage aux feux prennent désormais en compte le fait qu'il y a des vitesses différentes pour traverser les rues ; les passages peints pour piétons sont pensés en fonction des parcours les plus directs ; la largeur des trottoirs permet d'y passer avec des enfants ou des personnes infirmes ; les barrières ont été enlevées et les lieux angoissants ont été éliminés »¹⁶.

Il est intéressant de remarquer que penser l'aménagement des rues dans une perspective égalitaire ne profite pas qu'aux femmes, mais à un grand nombre d'usagers et d'usagères des espaces publics.

Ailleurs en Europe

La Ville de Vienne s'est dotée d'une cartographie dynamique (réalisée à l'aide d'un système d'information géographique – SIG) qui répertorie à la fois la largeur des trottoirs, le nombre d'accidents impliquant des piétons, les différents services publics et commerces du quartier, l'emplacement des stations de bus et de métro, etc. Cet outil, qui peut bien entendu être utile pour réfléchir à un aménagement sensible à l'égalité, vient éclairer toutes les prises de décision relatives à la voirie¹⁷.

PRÉCONISATION 1 :

Renforcer la parité dans la répartition des délégations urbanisme/aménagement au sein des exécutifs locaux, inscrire l'égalité femmes-hommes dans les documents d'urbanisme (SCoT, PLU, règlements de voirie)

MOBILIER URBAIN

Lors de la rencontre publique du 24 mai 2017, Corinne Luxembourg, géographe, expliquait être « souvent interrogée sur la question épineuse de la présence de bancs publics, lesquels sont perçus comme nécessaires pour les personnes âgées, principalement des femmes rappelons-le, devant se reposer sur leur parcours, et problématiques en ceci qu'ils sont majoritairement utilisés par de jeunes hommes qui tendent à s'y regrouper, ce qui, la nuit, peut susciter un sentiment de peur pour les femmes circulant à proximité. »

En effet, la mise à disposition de lieux pour s'asseoir dans les espaces publics est une mesure qui peut bénéficier en premier lieu aux femmes, surreprésentées parmi les personnes âgées. Ajoutons également que les femmes sont nombreuses à accompagner des enfants ou des personnes dépendantes qui peuvent avoir besoin de s'asseoir. D'autres éléments doivent être pris en compte :

¹⁴ Opinion Way, 2017, p. 12 ; à noter qu'une autre question concernait le harcèlement de rue qui ne se confond donc pas avec une prise en compte plus globale des enjeux d'égalité.

¹⁵ IAU, 2013, p. 16.

¹⁶ TUMMERS, 2015, p. 73.

¹⁷ Ville de Vienne, 2013, p. 75.

/ alors que la plupart des bancs sont aujourd'hui orientés vers la rue, il peut être intéressant de réfléchir à d'autres dispositions, notamment pour créer des espaces de convivialité ;

/ **le guide référentiel *Genre et espace public***¹⁸ propose également de nouveaux modes de gestion « par exemple, confier à une association reconnue ou à des commerçants la prise en charge d'un mobilier urbain amovible qui pourrait être mis à disposition du public en journée et mis à l'abri le soir » ;

/ **l'emplacement des éléments de mobilier urbain** ainsi que la façon dont ils réduisent ou non le champ de vision doivent être pensés de façon à réduire le sentiment d'insécurité (voir les principes pour un environnement urbain sécuritaire page suivante).

Enfin, le développement actuel du mobilier urbain connecté peut permettre d'envisager de nouveaux dispositifs d'alerte, notamment en cas de harcèlement de rue (voir partie 1.2).

18

Ville de Paris, 2016, p. 32.

« Parole d'experte »

Ursula Bauer, urbaniste et cheffe de projet « politiques intégrées d'égalité » pour la Ville de Vienne.

À quoi correspondent les *fairness check* mis en œuvre à Vienne en matière d'aménagement urbain ?

Ursula Bauer : Le *fairness check* est un avis d'équité donné par un groupe d'expertes et d'experts sur des questions d'aménagement du territoire. Nous avons lancé le projet pilote en 2014 dans le X^{ème} arrondissement de Vienne, mais c'est vraiment lors d'un projet « Mobilité » mis en œuvre dans la même ville en 2015/2016 que le dispositif a été mis place. Comme l'espace public doit être accessible à tout le monde et non à un seul groupe, notre objectif est de vérifier que les projets développés sur notre territoire ne soient pas excluants. Nous n'avons pas pour but de récolter de nombreuses données statistiques ni même de mener de grandes enquêtes, mais bien au contraire, de représenter les groupes de populations généralement discriminés. Ainsi, notre groupe se compose d'une dizaine d'experts et expertes en droits humains, de deux ou trois sur les questions de genre et d'autres sur les sans-abris ou bien encore les jeunes. Nous sommes consultés en amont, avant la réalisation du projet.

Par exemple, le projet « Mobilité » mis en place à Vienne en 2015/2016 était composé d'une vingtaine de grandes mesures sur lesquelles nous avons été interrogés. Nous nous sommes réunis deux demi-journées pour chaque mesure afin de vérifier leur équité. Une de ces mesures concernait le réaménagement d'une grande rue commerçante avec des restaurants, qui s'apparente, en bien moindre mesure, aux Champs-Élysées. L'idée était d'en faire un espace où chaque individu (cycliste, piéton, conducteur de bus, de voiture, de camion, etc.) pouvait circuler comme il le souhaitait. C'est-à-dire qu'un enfant est en droit de marcher au milieu de la route, et si une voiture arrive, elle doit ralentir. Avec ce groupe d'expertes, nous en sommes arrivés à la conclusion que bien qu'efficace sur certains points (et notamment d'un point de vue budgétaire) cette mesure n'allait pas sans poser problème. Ce sont notamment les experts sur les questions de handicap qui ont soulevé les problèmes rencontrés par les personnes non-voyantes ou malentendantes sur cet axe. Il leur est difficile, voire impossible, d'entendre ou de voir un cycliste ou un véhicule arriver, ce qui peut s'avérer très dangereux. Leur avis d'équité nous a permis d'envisager la nécessité d'avoir un trottoir, identifié par les personnes vulnérables comme étant leur territoire légitime, repérable, et sécurisé.

Ce qui est très bien avec cette méthode, c'est que nous confrontons plusieurs points de vue sur une même question et nous faisons émerger des problématiques liées à l'aménagement des espaces publics. D'un point de vue budgétaire, c'est une méthode avantageuse, d'autant plus que ces avis d'équité n'ont pas vocation à rester entre nous mais bien à être diffusés pour que toutes les personnes qui le souhaitent puissent l'utiliser.

En ce qui concerne les questions de genre, les *fairness check* sont un outil très utile pour un partage équitable des espaces publics. »

TOILETTES PUBLIQUES

« Mais pourquoi y a-t-il toujours la queue aux toilettes des femmes ? »

De nombreuses réponses peuvent être apportées à cette question. Trivialement, on pourrait remarquer que les habitudes sociales (s'asseoir ou non, vêtements féminins plus difficiles à ôter ou ouvrir) pèsent pour beaucoup dans le fait que les femmes passent plus de temps aux toilettes que les hommes. Les toilettes masculines peuvent par ailleurs faire face à un afflux de visiteurs plus important dès lors qu'y sont installés des urinoirs, qui occupent une faible place. À cela s'ajoute le fait que les femmes sont davantage accompagnantes de jeunes enfants ou de personnes dépendantes, et qu'elles passent également du temps aux toilettes pour s'occuper des autres. Enfin, pour des raisons d'ordre physiologique (cycle menstruel, grossesses...) ou médical (incontinence urinaire par exemple, dont les femmes souffrent davantage que les hommes), les femmes sont parfois davantage enclines à aller aux toilettes que les hommes. Loin d'être un sujet marginal, la présence de toilettes dans les espaces publics urbains est donc capitale dans une perspective d'égal accès à ceux-ci. À titre d'exemple, la ville de Paris ne comptait en 2017 que 400 sanisettes (un nombre qui n'a pas varié depuis 1986 !), soit une pour 5 610 habitants.

De plus, on peut supposer qu'une plus grande implantation de sanitaires aurait pour effet de réduire les incivilités régulièrement commises par les hommes qui urinent sur la voie publique.

Des aménagements spécifiques peuvent par ailleurs être envisagés au sein des toilettes, par exemple des distributeurs de protections périodiques, ou encore des poubelles hermétiques ou régulièrement renouvelées pour jeter celles-ci. Les pistes d'action sont nombreuses, et surtout bien connues, puisque des publications relatives à cette thématique existent depuis de nombreuses années¹⁹. Il est à noter que là encore, la perspective égalité profitera à un groupe bénéficiaire plus large que les seules femmes.

JARDINS PARTAGÉS

Chris Blache, coordinatrice de Genre et Ville, expliquait lors de l'audition publique du 20 juin 2017 que « la fertilisation des espaces publics est un atout écologique mais aussi une opportunité de reconquête de l'espace public, cogéré, avec l'agriculture urbaine. (...) La fertilisation sociale permet la reconquête de l'espace public : le jardin partagé de Villiers-le-Bel, au départ uniquement masculin, est maintenant mixte, hommes ou femmes, de toutes religions et origines, se retrouvent dans ce jardin. »

Au niveau municipal, ce type d'espace peut être mis à disposition du public, et faire l'objet d'animations attirant à la fois les femmes et les hommes, pour favoriser le développement de réelles zones de mixité.

PRÉCONISATION 2 :

Penser le mobilier urbain dans une perspective inclusive ; développer des endroits de convivialité et de mixité

Améliorer le bien-être et le sentiment de sécurité par l'aménagement

Dès le début des années 2000, un guide pratique publié par la Ville de Montréal listait six grands principes pour un environnement urbain sécuritaire²⁰ :

/ **savoir où l'on est et où l'on va** : la signalisation doit permettre aux usagers de se repérer facilement, de ne pas se sentir perdus ;

/ **voir et être vue** :

- l'éclairage public doit permettre de voir et d'être vu, sans discontinuité, sans zone d'ombre, en garantissant un champ de vision distant (à ce titre les éclairages publics ne s'activent que lors du passage d'un individu ne sont pas idéals) ;

- limiter les zones pouvant servir de « cachettes » ;

19

Par exemple, Clara GREED, *Inclusive Urban Design : Public Toilets*, 2003.

20

Ville de Montréal, 2002, p. 28-52.

- choisir des éléments de mobilier urbain et d'aménagement paysager permettant une bonne visibilité (perméabilité visuelle) ;

/ **entendre et être entendue** : favoriser la fréquentation des lieux tout au long de la journée et en soirée, pour renforcer la co-veillance ;

/ **pouvoir s'échapper et obtenir du secours** :

- limiter les espaces induisant un déplacement prévisible (par exemple un pont, un escalier, un tunnel...), sinon les aménager selon les autres principes et en essayant de garantir un chemin alternatif de sortie ;

- proposer des dispositifs d'alerte et prévenir les violences sexuelles et sexistes dans les espaces publics ;

/ **vivre dans un environnement propre et accueillant** : assurer l'entretien régulier des lieux publics ; penser les aménagements de façon inclusive (voir partie précédente).

/ **agir ensemble** : favoriser les démarches participatives, prendre en compte la parole et l'expertise des femmes (voir partie suivante).

Ailleurs en Europe

Bien évidemment, ces différents principes doivent être déclinés selon la nature du quartier considéré. Ainsi l'**association belge Garance** (www.garance.be) propose plusieurs recommandations par type de quartier (résidentiel, administratif, commercial, lieux de mobilité, espaces verts, espaces en travaux) dans *Espace public, genre et sentiment d'insécurité*, publié en 2012²¹.

PRÉCONISATION 3 :

Réduire le sentiment d'insécurité par l'aménagement urbain

Prendre en compte la parole et l'expertise des femmes

MARCHES EXPLORATOIRES

Les marches exploratoires nous viennent

du Canada, où elles ont été expérimentées dès les années 1990 à Toronto et Montréal. Le principe est plutôt simple : constituer un groupe de femmes qui va pouvoir exprimer des critiques et poser un diagnostic sur l'espace public local, à travers plusieurs déambulations.

Un guide pratique consacré à la question a été publié en France en 2012, à l'initiative du Comité interministériel des villes. Plus globalement, de nombreuses ressources en anglais proposent méthodologie et outils pour mettre en œuvre des « audits de sécurité »²².

Des marches exploratoires sont menées en France depuis plusieurs années²³, c'est cependant dans le cadre du 4^{ème} plan interministériel de prévention et de lutte contre les violences faites aux femmes que ce type d'action s'est diffusé. Ainsi, l'association France Médiation a coordonné une expérimentation nationale des marches exploratoires entre 2014 et 2016. Douze villes réparties sur l'ensemble du territoire ont ainsi participé.

Appréhendées initialement comme un outil visant à réduire le sentiment d'insécurité des femmes dans les espaces publics (comme en atteste son inscription dans le cadre du plan interministériel de lutte contre les violences, réaffirmée dans le 5^{ème} plan de 2016), les marches exploratoires doivent permettre plus largement l'expression de l'expertise d'usage des participantes quant aux espaces urbains. Ainsi l'évaluation finale de l'expérimentation note que « si le sentiment d'insécurité a en effet constitué un volet important des constats faits par les habitantes au cours de l'expérimentation, France Médiation a souhaité ne pas axer le projet a priori à cette seule dimension pour deux raisons principales : éviter de perpétuer un stéréotype de genre consistant à "réduire" les femmes à un rôle de "victimes" d'une part et surtout, pour permettre aux habitantes de s'exprimer librement sur un ensemble de problématiques liées à leur vie quotidienne au sein du quartier »²⁴.

21

Garance, 2012, p. 12-20.

22

ONU Habitat, 2008 ; CIV, 2012 ; ActionAid, 2013.

23

Voir Centre Hubertine Auclert, 2014.

24

France Médiation, 2016.

Cependant, l'expérimentation se concentre uniquement sur les quartiers en politique de la ville, ce qui ne va pas sans poser question. En effet, en matière d'insécurité comme d'aménagement des espaces publics, l'expérience des femmes mériterait d'être mobilisée sur tous les territoires !

Les marches exploratoires ou des outils de testing devraient être utilisés plus largement. On pourra ainsi regretter que le 5^{ème} plan interministériel ne mentionne à nouveau ces actions que dans le cadre de la géographie prioritaire.

« Parole d'experte

Dominique Poggi, sociologue, fondatrice du collectif À Places Égales.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur les marches exploratoires que vous organisez avec votre collectif À Places Égales ?

Dominique Poggi (DP) : Les marches exploratoires pour la liberté et la tranquillité des femmes dans les espaces publics sont centrées sur le droit à la ville comme droit citoyen fondamental : droit de circuler librement, en toute sécurité, dans les espaces publics, droit d'utiliser les équipements publics, de bénéficier de l'offre de loisirs et bien sûr droit de participer aux décisions d'aménagement urbain.

Ces marches ont pour objectifs de permettre aux femmes d'apporter un regard critique et constructif sur l'aménagement urbain, de favoriser leur réappropriation des espaces publics ainsi que la mixité sociale ; elles visent aussi à faire reculer les violences de genre, à stimuler la participation réelle des habitantes et leur puissance d'action collective.

Les habitantes circulent en groupe de marcheuses dans les espaces publics en utilisant une méthode à la fois simple et rigoureuse pour analyser les causes sociales ainsi que les causes urbanistiques de l'insécurité et des pratiques d'évitement. Elles élaborent des préconisations pour un meilleur partage des espaces publics.

Un incontournable de cette méthode consiste à impulser une réflexion collective sur les entraves que les femmes rencontrent dans l'exercice de ce droit citoyen : interdits, stéréotypes sexués, normes implicites, harcèlement de rue, agressions sexuelles, etc. Les habitantes sont invitées à partager leurs vécus des espaces publics, à repérer les diverses pratiques d'évitement et de contournement, et à prendre conscience que ces pratiques constituent une restriction du droit à la ville. Elles examinent aussi le type d'aménagement urbain qui les met « à l'aise » et ceux qui sont anxiogènes.

Cette analyse collective s'effectue à chaque étape des marches exploratoires : repérage des points sensibles sur une carte de la ville ou du quartier, marches à différentes heures de la journée (donc en soirée également), analyse participative des observations, élaboration des propositions pour une ville inclusive et pour un partage égalitaire des espaces publics. Formées et accompagnées, les marcheuses se constituent, au fil de la démarche, en groupe d'expertes s'appuyant sur leur savoir d'usage de la ville, à croiser avec les savoirs des décideurs, élus, aménageurs, partenaires locaux, qui sont sensibilisés au droit à la ville pour toutes.

C'est un processus qui s'inscrit dans la durée (entre trois et six mois) et qui aboutit à une restitution finale : les marcheuses présentent leurs analyses et propositions auprès des décideurs et décideuses locales, au cours d'une réunion de concertation.

Pour en savoir plus sur cette méthode je vous invite à consulter notre Blog <https://aplacesegales.wordpress.com> et à visionner le film « Les Lombardines en marche »

Comment, selon vous, permettre aux femmes de mieux s'approprier les espaces publics ?

DP : D'abord en garantissant le droit à la ville pour toutes les femmes, de jour comme de nuit, donc en œuvrant à un déconditionnement collectif par des campagnes de sensibilisation, lancées par les pouvoirs publics, pour en finir avec l'inversion de la culpabilité qui fait porter aux femmes la responsabilité des violences qu'elles subissent. Pour en finir aussi avec l'inaction des témoins de violences et de harcèlement, dans les espaces publics, dans les transports, etc. Il s'agit là de sensibiliser à la solidarité citoyenne et à la « sécurité humaine » : une qualité de présence qui porte attention aux autres et se sent responsable de ce qui de passe dans son environnement. La solidarité citoyenne demande d'intervenir de manière habile, sans violence, pour faire ces-

ser les situations d'agressions, de harcèlement dont on est témoin. On contribue ainsi à développer une ville apaisée, rassurante et inclusive.

Ce déconditionnement collectif peut aussi s'effectuer par des actions militantes, comme celles menées par des collectifs et associations lanceuses d'alertes. La coopération entre la société civile et les pouvoirs publics est un gage d'efficacité de ce déconditionnement. De plus, l'éducation a évidemment un rôle à jouer, éducation à l'affirmation de soi pour les filles, éducation au respect des femmes pour les garçons.

Concernant les aménagements urbains, il est souhaitable d'inclure un critère d'égalité femmes/hommes dans les appels à projet et de prendre en compte l'expertise d'usage des habitantes (dans des instances de concertation), de préférence en amont de la mise en œuvre ; et de former les aménageurs, les urbanistes, les architectes à l'égalité femmes-hommes dans les espaces publics.

La formation des forces de l'ordre et de la justice sur les questions de violences sexistes et sexuelles dans les espaces publics représente aussi un axe de nature à garantir le droit à la ville.

Des mesures spécifiques dans le domaine des transports telles que le système d'arrêt des bus à la demande la nuit et des campagnes de sensibilisation dans les transports sont à faire connaître et à essayer.

Le droit à la ville c'est aussi le droit à une symbolique urbaine respectueuse, (sans affiches de publicités dégradantes pour les femmes) et à une symbolique équitable qui rend justice et qui fait honneur à des femmes remarquables en donnant leurs noms à des rues, des places.

Enfin, les femmes peuvent d'autant mieux se réapproprier les espaces publics qu'elles prennent confiance en elles, mentalement et physiquement ; les études montrent que les femmes qui pratiquent un sport (ou de la self défense) affirment leur droit à la ville. Spirale vertueuse : plus les femmes osent occuper les espaces publics, y compris la nuit, plus il y a de femmes dans les rues et plus c'est facile pour d'autres femmes de sortir et de bien vivre la ville. »

MARCHES SENSIBLES

« Parole d'experte

Chris Blache, coordinatrice de l'association Genre et Ville

L'association Genre et Ville parle de « marches sensibles », quelle différence avec les marches exploratoires ?

Chris Blache (CB) : Ces marches sensibles ne sont pas arrivées par hasard, je vais vous expliquer le contexte. C'est un travail que l'on a mis en place suite à une insatisfaction que nous avons avec les marches exploratoires, sans pour autant nous y opposer.

Notre travail sur l'espace public consiste à essayer de comprendre ce qui crée les conditions du sexisme et les inégalités. Il y a des éléments qui sont de l'ordre du symbolique, même de l'institutionnel, qui résultent d'un sexisme établi, et d'autres éléments comme la manière dont l'espace public est pensé en matière d'urbanisme. En France on a un urbanisme très réglementaire, on voit la ville à travers des fonctions, fonctions qui sont très masculines au sens normatif du terme (ordre, rangement). Nous avons trouvé que cette façon fonctionnelle de penser la ville pouvait induire des discriminations.

À partir de là, on s'est interrogés sur la définition même de la ville. Ce n'est pas juste des fonctions. On peut y faire beaucoup d'autres choses, une ville c'est quelque chose de multidimensionnel, ce n'est pas juste aller d'un endroit à un autre, ce n'est pas juste des questions de déplacement, c'est aussi des questions d'ambiance, de réaction au climat, d'atmosphère, de sentiments, ce sont des éléments sonores, olfactifs, c'est un univers plus riche que ce à quoi il est réduit en permanence. Être sur un territoire, c'est vivre ce territoire.

Puis on s'est demandé comment on pouvait aller chercher ce vivant et le retravailler de façon à montrer la complexité de l'espace public et à le transformer. On cherche à produire une cartographie en 3 dimensions ou 4 dimensions, beaucoup plus fine, de l'espace public, que ce à quoi on est habitués. Les marches sensibles n'arrivent pas de nulle part, elles découlent de là. Beaucoup de personnes ont travaillé autour de ça, par exemple, nous on travaille beaucoup sur la flânerie.

Et concrètement, quelle est la méthodologie ?

CB : Tous ces éléments ont contribué à construire une sorte de protocole en deux étapes des marches sensibles. Dans un premier temps, je traverse un territoire, je détermine un cheminement sur un territoire et à plusieurs on va aller sur un territoire et chaque personne va parler de son ressenti, va essayer d'ouvrir ses sens de façon à pouvoir donner une traduction complexe de ce qui se passe à cet endroit. L'objectif est pour nous de relever toutes sortes de choses que l'on ne perçoit pas d'habitude. Par exemple, si je vais à la gare du nord et que je dois prendre mon RER, j'oublie de regarder ce qu'il se passe dans le métro, j'oublie d'écouter, de sentir (ou parfois on va être interpellé par une très mauvaise odeur) mais on est plutôt dans une logique fonctionnelle. Lors des marches sensibles, on demande aux personnes de s'affranchir de leurs habitudes, on n'est pas là pour établir un diagnostic en marchant, pour pointer ce qui ne va pas. Une marche sensible c'est vraiment le retour aux sensations que je vis dans un territoire à un moment donné c'est cette action située dans le temps et l'espace qui permet de faire émerger toutes sortes de réflexions. On va redécouvrir son territoire autrement, voir qu'il y a d'autres critères que le sale, le propre, le sent mauvais, le sent bon, cela permet de faire ressurgir des choses que l'on ne perçoit plus mais auxquelles on est confronté tous les jours. Par exemple, à Villiers-le-Bel, alors que la ville est située aux pieds de l'aéroport de Roissy, les participants et participantes n'avaient même pas mentionné les avions alors qu'ils passent très bas et chaque minute au-dessus de la ville. Ça fait partie de bruits intégrés donc il faut en discuter. Et en dépit de ces bruits d'avions, ils ont noté des bruits d'oiseaux, de travaux, de voitures. Donc on voit bien qu'on peut avoir des visions complexes et personnelles de la ville. On demande aux personnes de ne pas parler dans un premier temps pour rétablir les autres sens. On se donne des points de rendez-vous sur le trajet et les personnes peuvent s'éloigner du cheminement, ils peuvent s'écarter un peu (par exemple on peut s'asseoir sur un banc puis s'en éloigner pour voir si on ne l'aurait pas installé dans un endroit plus ensoleillé ou moins exposé au vent). Ensuite, au moment des pauses, chaque personne explique aux autres ce qu'elle a perçu. Parfois on va demander aux personnes d'être plus attentives à ce qu'on entend, ou à ce qu'on respire, etc.

Dans un second temps, on demande aux personnes de choisir une autre identité que la leur. Le premier objectif de cette initiative est de se départir d'un jugement définitif que l'on a sur soi-même. Chacun a un point de vue situé, c'est-à-dire que si moi je sors dans la ville je vais avoir mon point de vue situé par rapport à mon histoire et à ma relation à la ville. Par contre, choisir l'identité de quelqu'un d'autre m'oblige à réfléchir à deux niveaux : par exemple si je choisis d'être un homme de 50 ans je dois m'interroger sur ce qu'est un homme de 50 ans. Est-ce un modèle unique ? Non. Lequel je vais choisir ? Qu'est-ce que je vais traduire ? On s'oblige alors à s'interroger sur ce qu'est une identité. Et une identité n'est pas monolithique donc c'est une interrogation plus fine que si l'on se demandait ce qu'est une femme, ce qu'est un homme, quelqu'un en transition, etc.

Cette identité choisie va nous mettre face à nos propres stéréotypes. C'est une façon de s'interroger sur ses stéréotypes et de sortir d'un point de vue qu'on peut avoir sur un espace. Ce qui est également très intéressant c'est que cela nous oblige à nous interroger sur la manière dont les autres perçoivent l'espace, comment ils le vivent, ce qu'ils s'autorisent à y faire ou non, etc. Tous ces questionnements donnent lieu à des discussions, à des échanges lors des temps de pause (deux pauses durant la marche d'1h30 puis une discussion finale). Par exemple, un participant avait pris l'identité d'un bébé dans une poussette, un autre le rôle de quelqu'un qui pousse une poussette. De la même manière un homme a pris le rôle d'une jeune femme, ce qui l'a poussé à s'interroger sur la pratique sportive (c'était un élu, qui, en passant devant un terrain de sport et en n'y voyant que des hommes s'est demandé à quel moment la jeune femme dont il avait pris l'identité pouvait aller faire du sport).

Faire une marche sensible, c'est aussi faire le travail à plusieurs, c'est travailler sur le sensible, même en traversant un quartier qui pouvait être difficile, on se rend compte que l'on peut ressentir des sensations positives, liées à des odeurs, à l'enfance. Pendant un temps on se concentre sur le cerisier en fleurs et on oublie le bâtiment derrière.

Les marches sensibles font surgir des choses que ne fait pas surgir un diagnostic en marchant. À partir de ces constats, on peut construire, on fait des ateliers de marches sensibles, on élabore des cartes qui ne ressemblent en rien à une carte Google ou Michelin, on est sur une carte du vivant, représenter des choses qui peuvent paraître anecdotiques mais sont essentielles. Et nous, en tant qu'urbanistes, on va voir comment on peut travailler sur la ville d'un autre point de vue que le point de vue fonctionnel.

En somme, les marches sensibles ont pour objectif d'arriver à quelque chose de complet, de multidimensionnel et évidemment de contribuer à l'*empowerment* des participants. Les marches sensibles permettent à des

personnes d'y retourner seules, comme cela a été le cas à Nantes (un groupe de femmes a réitéré l'expérience et nous a envoyé son rapport), ou à Villiers-le-Bel où une personne m'a dit : "je n'avais jamais osé venir ici, alors que ce n'était pas dangereux, c'est juste que je ne connaissais pas ce quartier". C'est une manière de reconquérir des espaces à plusieurs pour prendre confiance en soi et ensuite y retourner seul.

Les marches sensibles c'est travailler la complexité de l'espace public et des identités, travailler l'*empowerment*, le pouvoir d'agir, la confiance en soi. »

INSTANCES DE CONCERTATION LOCALES ET DÉMARCHES PARTICIPATIVES

Si les démarches de concertation préalables au lancement des projets d'urbanisme tendent à se multiplier sous l'effet de la loi et de la volonté politique, elles intègrent encore rarement la préoccupation de l'égalité femmes-hommes.

Au-delà de la prise en compte de la thématique par les instances de concertation, il est également important de réfléchir aux modalités d'animation qui permettront l'expression réelle des besoins et attentes des femmes.

La Ville de Rennes prend en compte cette thématique par l'intermédiaire de l'un de ses six comités consultatifs, dédié à l'égalité entre les femmes et les hommes. Ces comités ont été créés dans le cadre de « la Fabrique citoyenne », une démarche de démocratie locale de la

Ville, qui réunit quatre collèges : élus, institutions, habitants et associations. Le comité égalité femmes-hommes émet ainsi un avis non-contraignant sur les projets déposés dans le cadre du budget participatif de la commune²⁵ dont une part conséquente a trait à l'aménagement et aux espaces publics (voir <https://fabriquecitoyenne.rennes.fr/>).

**PAROLE D'URBANISTE :
« LA CONCERTATION EXCLUT CEUX
QUI NE PRENNENT PAS LA PAROLE.
IL FAUT AUSSI ÊTRE DANS NOTRE
PROPRE CONNAISSANCE DU TER-
RITOIRE, FAIRE DES RENCONTRES
INDIVIDUELLES, DES BALADES. IL
FAUT ÊTRE DANS LA COMPOSITION
AVEC LES AUTRES. »²⁶**

Gérard Penot, urbaniste,
grand prix national d'urbanisme 2015.

– 25

Voir Centre Hubertine Auclert,
Les politiques...,
2016, pp. 25-26.

– 26

Cité dans La gazette des communes,
« Pas d'aménagement sans concertation »,
08/04/2016.

– 27

Claire Hancock (dir.),
Le(s) Pari(s) du genre,
2017.

« Parole d'experte

Claire Hancock, maître de conférences en géographie à l'université de Paris-Est.

Dans une enquête récente²⁷, vous vous êtes penchée sur l'expérience de Barcelone et de Berlin en matière de consultation relative à l'égalité femmes-hommes, pouvez-vous nous en dire plus ?

Claire Hancock (CH) : Il existe des conseils consultatifs sur les questions « concernant les femmes » dans les deux villes : à Berlin le *Beirat für Frauenspezifische Belange* depuis 1989, à Barcelone un *Consell de Dones* depuis 1994. Leur composition diffère : côté allemand c'est un conseil d'expertes et de personnalités qualifiées, à Barcelone un conseil représentatif des associations de femmes et féministes. Leur rôle a évidemment évolué au fil du temps, et la façon dont leurs avis sont sollicités aussi. Mais leur inscription durable dans le paysage institutionnel est un fait notable, d'autant que ces structures sont répliquées à l'échelon local (les 12 *Bezirke* de Berlin et les 10 *districtos* de Barcelone) et assurent une remontée efficace des préoccupations émanant des divers quartiers vers le centre.

Ces structures viennent en appui et en complément de l'action municipale à l'échelon local, disposent de budgets propres et peuvent se saisir de dossiers qui les intéressent, demander des formations ou des études sur des thématiques précises, faire venir des experts et expertes ou interpeller les autorités municipales ou les prestataires auxquels la ville a recours, et impulser des initiatives. Dans certains cas (comme dans le *Bezirk de Mitte* à Berlin), ce conseil se double d'un comité actif sur les enjeux d'aménagement urbain, qui se réunit à périodicité fixe pour anticiper, accompagner les projets, et apporter des expertises alternatives.

Quel rôle jouent ces instances quant à la conduite des politiques locales égalité femmes-hommes ?

CH : Ces structures participatives ont participé à l'élaboration des plans municipaux pour l'égalité femmes-hommes, qui existent à Berlin depuis 2008, et à Barcelone depuis 1991, sous des appellations variables. Mais elles n'ont pas été les seules instances sollicitées : G. Kämper, directrice du service égalité de Berlin, a souligné l'importance de la participation, non seulement des services, mais aussi de la population, dans l'élaboration du plan (entretien, 11/04/2017). Pour elle, la participation massive aux 14 réunions publiques d'élaboration et de mise en débat du plan est ce qui garantit qu'il sera pris au sérieux par les acteurs de la ville, qui ont pris la mesure de l'intérêt du public pour la question.

Le Plan barcelonais pour la Justice de Genre 2016-2020 a fait l'objet de 35 réunions publiques, en mairie centrale et dans les districts, avant d'être affiné dans des tables rondes réunissant départements de la ville et représentants des districts.

Cet accent sur la participation confère aux actions élaborées à Barcelone et Berlin une robustesse remarquable, puisqu'elles sont co-construites avec un grand nombre d'individus et organisations, qui en sont ensuite les meilleurs relais à l'échelon local. En creux, cela pose la question de l'absence de conseils de femmes, ou compétents pour les questions de genre, dans la plupart des villes françaises. »

PRÉCONISATION 4 :

Pour évaluer l'existant, mais aussi en amont de tout nouveau projet urbain ou de transports, promouvoir les marches exploratoires, le testing et de réelles démarches de concertation locale pour favoriser l'expression de la parole et de l'expertise des femmes

Ailleurs en Europe

Pour les anglophones, le guide *Women working. Urban Assessment Guide from a Gender Perspective*²⁸, publié en 2015 par le collectif barcelonais Col-lectiu Punt 6 propose de nombreuses pistes pour mettre en œuvre des activités visant à mobiliser l'expérience et l'expertise des femmes dans le cadre de projets urbains.

28

Consultable gratuitement en ligne, voir la bibliographie du présent rapport : Col-lectiu Punt 6, 2015.

FOCUS

À Aubervilliers, le collectif **Place aux femmes** organise depuis 2011 des rendez-vous réguliers dans divers cafés de la ville.

Ayant constaté que ceux-ci étaient très largement, voire exclusivement, fréquentés par des hommes, et que les femmes s'y sentaient trop souvent intruses, les membres du collectif ont décidé de s'y rendre en groupe. Portant une écharpe à pois, elles investissent les terrasses et décernent un label aux établissements où les femmes se sentent bien. Les cafetiers signent une charte pour s'engager « à accueillir avec bienveillance les femmes dans [leur] café et à y maintenir un climat de sécurité et de respect mutuel ».

ICI, les FEMMES se sentent chez elles, AUSSI

**Améliorer la visibilité des femmes dans les espaces publics****LIMITER LES AFFICHAGES SEXISTES, FAVORISER LA COMMUNICATION PUBLIQUE NON-STÉRÉOTYPÉE**

Depuis plusieurs années, de nombreuses polémiques relatives aux publicités jugées sexistes ou dégradantes pour les femmes ont éclaté. La question est légitime : à l'heure où la puissance publique s'empare de la thématique du harcèlement de rue et des violences faites aux femmes dans les espaces publics, les messages confortant les stéréotypes de sexe ou mettant en scène des femmes-objets ne viennent-ils pas légitimer les comportements sexistes ou dégradants à l'endroit des femmes ?

En mars 2017, le Conseil de Paris a profité du renouvellement de la concession de services relatif à l'affichage d'informations au travers du mobilier urbain pour faire figurer dans le contrat qui lie la Ville à l'entreprise SOMUPI l'engagement à ce que les messages sexistes en soient exclus. Ainsi les « représentations dégradantes, dévalorisantes, déshumanisantes et vexatoires des femmes et des hommes et des rapports entre eux » sont désormais proscrites.

La collectivité est elle-même émettrice de nombreux messages dans l'espace public, il est donc important de s'assurer que ceux-ci ne sont pas stéréotypés, voire sexistes. De nombreuses collectivités cherchent logiquement à se montrer exemplaires en termes de communication. Diversifier les représentations des femmes et des hommes ou encore veiller à ce que les deux sexes soient valorisés également dans les campagnes d'affichage, lettres d'information ou journaux produits par la collectivité font partie des enjeux d'une communication non-stéréotypée. Le Haut conseil à l'égalité femmes-hommes propose un guide pratique²⁹ complet sur cette thématique à destination des pouvoirs publics, pour celles et ceux qui souhaiteraient s'emparer de la question.

PRÉCONISATION 5 :

Limiter les publicités et messages sexistes ou dégradants par l'incitation des afficheurs et l'exemplarité dans la communication institutionnelle

LA TOPONYMIE DES RUES ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS, VALORISATION DES FEMMES QUI ONT FAIT LA CITÉ

En 2014, l'Union Française Soroptimist révélait les résultats d'une enquête portant sur les noms de 63 500 rues dans 111 communes. Seules 2 % des voies étudiées portaient le nom d'une femme. La Présidente de l'ONG déclarait : « Cela revient en quelque

sorte, comme au Panthéon, à entériner poliment l'idée que les femmes accomplissant de grandes choses sont des exceptions et ce n'est pas ce que nous voulons proposer aux générations futures »³⁰.

Certaines communes se sont emparées du problème et choisissent de nommer les nouvelles rues et équipements à parité, ou encore de privilégier les noms féminins pour rétablir l'équilibre (à très long terme !). Par ailleurs, s'il peut être délicat de débaptiser, certains équipements ne portant pas le nom d'une personnalité spécifique peuvent être renommés aisément du nom d'une femme illustre.

Au-delà de la toponymie, le constat d'une invisibilisation des femmes ayant fait l'histoire a également été fait dans l'organisation des « Journées nationales du patrimoine », organisées chaque année pour favoriser la découverte d'édifices et autres lieux qui ne sont souvent qu'exceptionnellement ouverts au public. Ainsi, depuis 1995, un thème général est proposé pour mettre en lumière un ou plusieurs aspects du patrimoine. Parmi les 23 thèmes retenus, seuls deux laissent une place explicite aux femmes, en 2007 « Les métiers du patrimoine : des hommes et des femmes au service des biens culturels » et en 2010 « Les grands Hommes [sic] - Quand femmes et hommes construisent l'Histoire. »

Depuis 2015, l'association HF Île-de-France organise ainsi des Journées du Matrimoine. L'objectif est simplement de visibiliser l'apport des femmes dans l'héritage culturel de toutes et tous. L'association propose donc chaque année des expositions, visites, parcours urbains, valorisant le rôle des femmes dans l'histoire et la production culturelle et artistique³¹.

PRÉCONISATION 6 :

Visibiliser les femmes illustres dans l'espace public, à travers la toponymie et les événements culturels

29

HCEfh, [Guide pratique pour une communication publique sans stéréotypes de sexe](#), 2015.

30

[Communiqué de presse de l'ONG Soroptimist, 22 janvier 2014](#)

31

[Site Internet de l'association H/F Île-de-France](#)



LUTTER CONTRE LES AGRESSIONS SEXISTES ET SEXUELLES



Depuis plusieurs années, des associations³² et expertes interpellent les pouvoirs publics sur les phénomènes dits de « harcèlement de rue ». L'association Stop harcèlement de rue propose sur son site une définition du phénomène : « Le harcèlement de rue, ce sont les comportements adressés aux personnes dans les espaces publics et semi-publics, visant à les interpeler verbalement ou non, leur envoyant des messages intimidants, insistants, irrespectueux, humiliants, menaçants, insultants en raison de leur sexe, de leur genre ou de leur orientation sexuelle. »

Le harcèlement de rue, ou harcèlement sexiste (au sens où il ne se déploie pas dans un seul type d'espace) peut parfois être

considéré par certains commentateurs comme bénin, voire comme relevant de la séduction.

Cependant, le harcèlement de rue s'intègre dans un continuum des violences à l'endroit des femmes « constitutives de la socialisation sexuée et particip[a]nt de la construction des différences entre les sexes. Elles prennent des formes et des degrés divers : elles peuvent être physiques (coups, gifles, bourrades, pincements, torsions et autres manières plus subtiles de faire mal), sexuelles (viol, tentative de viol, insultes ou commentaires relatifs au corps ou à l'apparence) et psychologiques (insultes, menaces, intimidation, traitement dévalorisant) »³³.

Les comportements de harcèlement sexiste produisent et renforcent un sentiment d'illégitimité et d'insécurité ressenti par les femmes lorsqu'elles circulent dans les espaces publics. Ils constituent, « un des moyens grâce auquel les femmes sont contrôlées dans l'espace public »³⁴, et ne peuvent donc être appréhendés que dans un contexte plus large d'inégalités systémiques entre femmes et hommes. Ils peuvent également constituer le prélude à des délits ou crimes considérés plus grave par le droit.

La thématique a également gagné en visibilité dans le champ médiatique : en 2012, Sofie Peeters, étudiante en cinéma à Bruxelles, réalise un reportage intitulé *Femme de la rue*³⁵, abondamment repris en France, filmé en caméra caché et démontrant à quel point le harcèlement des femmes dans la rue est constant.

32

On peut par exemple songer au Tumblr « [Paye ta Shnek](#) » ou à l'association [Stop harcèlement de rue](#)

33

LIEBER M., 2003 ; cet article, bien que daté dans les statistiques mobilisées, présente bien l'importance qu'il y a à intégrer cette notion de *continuum* des violences à la conduite des politiques publiques de lutte contre les violences faites aux femmes.

34

Cité par LIEBER M., 2003.

35

Le documentaire [Femme de la rue](#) est disponible en ligne

Quelle définition, quelle ampleur ?

Il n'existe pour l'heure aucune définition légale du harcèlement de rue mais un ensemble de textes de lois déjà existant prévoit des sanctions pour diverses infractions qui pourraient être considérées comme relevant de ce phénomène.

Les enquêtes de victimation et relatives au sentiment d'insécurité en Île-de-France réalisées par l'IAU permettent de mesurer la peur ressentie par les femmes dans divers espaces (les transports en commun, le quartier de résidence et le domicile personnel). Les femmes sont 65,9 % à avoir peur dans l'un de ces espaces contre 31,4 % des hommes³⁶. Les transports demeurent cependant l'endroit où l'insécurité ressentie par les femmes est la plus importante (56,3 % d'entre-elles déclarent y avoir peur³⁷), par rapport au quartier le soir (36,5 %) ou au domicile (13,7 %).

Hélène Heurtel, de la mission Prévention Sécurité de l'IAU, nous indiquait (audition publique du 20 mai 2017) que « les femmes tendent par ailleurs à réagir différemment des hommes à une agression. Notamment, une agression les incite plus facilement à prendre des précautions durables et les conduit plus fréquemment que les hommes à ressentir une peur persistante. » Le sentiment d'insécurité des femmes dans leur quartier le soir les incite donc à limiter leurs déplacements : 6,6 % des enquêtées indiquent avoir trop peur pour sortir.

Au-delà de ces données, il est très difficile de mesurer actuellement le phénomène de harcèlement de rue puisque la catégorie statistique n'existe tout simplement pas dans la plupart des études réalisées. Comme l'indiquait Hélène Heurtel, « les agressions tout venant regroupent tant des agressions physiques que des agressions verbales et des menaces. Il s'avère que les agressions déclarées par les femmes sont plus souvent des violences verbales et celles déclarées par les hommes sont plus souvent des violences physiques ». Les faits de harcèlement de rue entrent donc dans les statistiques, sans être pour autant identifiés de façon autonome.

Dans un récent sondage IFOP commandé par la fondation Jean Jaurès, à la question « En tant que femme, vous arrive-t-il de faire l'objet de harcèlement quand vous êtes dans la rue ou dans les transports en commun ? », 67 % des interrogées répondaient oui³⁸. Cependant, ce sondage ne distingue pas les faits subis dans les deux espaces distincts que sont la rue et les transports. Plusieurs enquêtes récentes s'attachent uniquement au harcèlement sexiste et sexuel dans les transports (voir pages 53-57).

36

IAU, 2017, pp. 27-30.

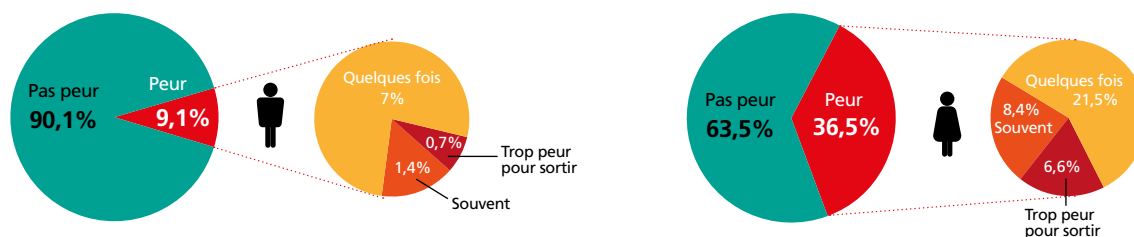
37

Sur le sentiment d'insécurité dans les transports, voir page 55

38

IFOP, 2017, p. 37.

Peur d'être seuls dans leur quartier le soir



Sources : IAU idF - enquête " victimation & sentiment d'insécurité en Île-de-France " de 2015



Pourquoi les femmes marchent si vite?

1 FRANCIENNE SUR **3**
DÉCLARE AVOIR SUBI
DU HARCÈLEMENT OU
DES VIOLENCES DANS
LES ESPACES PUBLICS

De Ma position Vers Maison 5 mn 3,2 km

#PARTAGEONSLESPACE

La rue aussi!



Il convient cependant de noter que la nouvelle enquête Violences et rapports de genre (Virage) menée par l'INED se penche sur le phénomène du harcèlement sexiste. Le financement de la Région Île-de-France permet en effet de disposer de données régionales qui font l'objet d'une publication spécifique, en lien avec le Centre Hubertine Auclert³⁹. Cette dernière permet de mesurer l'ampleur du phénomène puisqu'une francilienne sur trois déclare avoir subi du harcèlement et des violences sexistes et sexuels au cours des 12 derniers mois, contre une femme sur quatre en France métropolitaine. Parmi de nombreux autres éléments, cette publication donne également à voir la surexposition des jeunes femmes à ce phénomène puisque plus

des deux tiers des Franciliennes âgées de 20 à 25 ans déclarent un fait de violence dans les espaces publics.

PRÉCONISATION 7 :

Renforcer la connaissance du phénomène de harcèlement de rue et du harcèlement sexiste via la constitution d'une catégorie statistique spécifique et la commande d'études codirigées par les collectivités infrarégionales et le monde universitaire

« Parole d'experte

Marylène Lieber, professeure associée, Département de sociologie et Institut des études de genre, Université de Genève, Suisse.

Vous avez publié en 2008 aux Presses de Sciences Po un ouvrage intitulé Genre, violences et espaces publics, la vulnérabilité des femmes en question. Selon vous, quelles sont les difficultés des politiques publiques à prendre en considération les inégalités entre les sexes ?

Marylène Lieber (ML) : Au moment où j'ai fait mon enquête, il y a 15 ans maintenant, la question était de montrer que derrière des discours présentés comme neutres et tournés vers l'intérêt général, il y avait des rapports de genre. Il s'agissait alors de montrer que les politiques publiques n'étaient pas neutres. Aujourd'hui la question est différente, puisqu'il existe des politiques publiques qui essaient de prendre en compte le genre, comme en témoignent les actions pour favoriser la prise en compte de la dimension genrée des espaces publics et favoriser la mobilité des femmes dans l'espace urbain.

Il y a donc de nouveau enjeux. Notamment, celui de rester critique face aux actions qui visent à dépasser la fausse neutralité et la dimension masculine des politiques publiques en prenant en considération l'expérience « des femmes ». Mais de quelles femmes parle-t-on ? Peut-on vraiment représenter les intérêts de toutes les femmes ? Il importe de réfléchir à quelles sont les valeurs et les normes qui sont véhiculées derrière le terme de genre. À quelles femmes fait-on référence ? En clair, en mettant aujourd'hui en œuvre une politique qui prenne en compte ces questions d'égalité femmes-hommes, il faut garder un regard critique tout au long du processus et voir dans quelle mesure on ne contribue pas à renforcer des différences entre les femmes.

À quoi correspondent les violences sexistes et sexuelles dans l'espace public ?

ML : Il s'agit de toutes les interactions non désirées qui mettent à mal des règles élémentaires des interactions usuelles dans les espaces publics. Celles-ci veulent que l'on n'interagisse pas entre inconnus ou seulement dans certains cadres spécifiques (lors d'une relation de service par exemple) et que l'on se signifie une ignorance polie. Pour les femmes ces règles usuelles d'interaction sont beaucoup plus souvent mises à mal. Les femmes sont confrontées à un plus grand nombre d'intrusions dans leur intimité, beaucoup plus de remarques, beaucoup plus d'évaluations de leurs corps, de propositions sexuelles, d'insultes sexuelles, d'agressions sexuelles, c'est-à-dire d'attouchements des seins, des fesses, etc. Il s'agit de formes de contrôle du corps des femmes dans les espaces publics et d'une manière de leur signifier que leur place légitime est avant tout dans l'espace privé, réactivant ainsi l'association usuelle entre masculin et espaces publics, et féminin et espaces privés.

Vous évoquez la « vulnérabilité des femmes » sous l'angle du construit social. Quels sont les éléments qui rendent les femmes « vulnérables » dans l'espace public ?

ML : D'abord, ce sont les représentations genrées qui associent féminité, espaces publics et danger et qui sont transmises très tôt. Dès leur plus jeune âge, les filles se voient davantage contrôlées dans leurs mouvements et on leur dit davantage de faire attention, et ce, quand bien même on sait que les espaces les plus dangereux pour les femmes sont les espaces domestiques, les formes de violences les plus graves étant le fait d'hommes connus, d'hommes proches. Ainsi, le premier élément qui rend les femmes « vulnérables », c'est cette représentation qui associe l'espace public et le féminin en termes de danger, et que les femmes ont intériorisé comme étant la norme.

Ensuite, ce sont ce que j'avais appelé des rappels à l'ordre sexué : toutes ces remarques, toutes ces intrusions, ces mises à mal des normes d'interaction usuelles, tout ce que l'on appelle désormais le harcèlement de rue, qui contribuent à réactualiser un climat de peur et qui, sans interdire purement et simplement l'accès des femmes aux espaces publics, contribuent à renforcer l'idée qu'elles n'y sont que tolérées et ne peuvent s'y mouvoir que dans certaines conditions.

Il y a 15 ans, on parlait très peu de ce phénomène ou seulement dans des cercles restreints, alors qu'aujourd'hui, il a un nom et il existe un large consensus sur le fait que ces pratiques sont désormais inacceptables. Ce débat est essentiel et on doit se réjouir de la mise en visibilité d'un problème que les féministes dénoncent de longue date. Mais un tel débat ne doit pas faire oublier que les violences les plus graves continuent de se dérouler dans le cadre intime des relations conjugales et de la famille. »

Réagir : état du droit, vidéoprotection, formation des forces de l'ordre

LÉGIFÉRER CONTRE LE HARCELEMENT DE RUE ?

Le 18 mai 2017, le Parisien publiait un article intitulé « Paris : des femmes victimes de harcèlement dans les rues du quartier Chapelle-Pajol »⁴⁰, qui allait amorcer une polémique relative aux phénomènes de harcèlement de rue⁴¹. La secrétaire d'État en charge des droits des femmes, Marlène Schiappa annonçait alors un nouveau projet de loi, visant à permettre la verbalisation des faits de harcèlement de rue⁴².

Selon un sondage d'octobre 2017, 86 % des répondants attendent que les pouvoirs publics mettent en œuvre des actions efficaces pour lutter contre le harcèlement de rue.

Un groupe de travail, composé de 5 parlementaires, a été constitué en septembre 2017 et devait remplir quatre missions :

- 1/ **caractériser et proposer une définition du harcèlement de rue**, tel que cela avait été fait concernant le harcèlement sexuel ou moral ;
- 2/ **proposer des moyens** de verbaliser l'infraction ;
- 3/ **sécuriser les aspects juridiques** tout en s'assurant de ne pas dégrader les plaintes actuelles pour agressions sexuelles ;
- 4/ **établir des préconisations** sur la stratégie de communication pour porter à toutes et tous la connaissance de cette nouvelle infraction.

La loi n° 2018-703 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes définit l'outrage sexiste comme le fait « d'imposer à une personne tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante » (article 15). L'outrage sexiste est puni d'une amende qui peut être majorée dans certaines circonstances. Les coupables de tels faits peuvent être contraints à effectuer à leurs frais des stages de sensibilisation relatifs au sexisme ou aux violences faites aux femmes par exemple.

– 40

Voir <http://www.leparisien.fr/paris-75018/harcelement-les-femmes-chassees-des-rues-dans-le-quartier-chapelle-pajol-18-05-2017-6961779.php>

– 41

Voir www.20minutes.fr/societe/2071647-20170519-polemique-femmes-chapelle-pajol-probleme-autour-place-femmes-espace-public

– 42

Opinion Way, 2017, p. 12.

PARTIE 1 / LA MIXITÉ DANS L'ESPACE PUBLIC

	ARTICLE DE LOI	DÉFINITION	PEINE ENCOURUE
Outrage sexiste	Art. 621-1 du Code pénal	Le fait d'imposer à une personne tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui soit porte atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant ou humiliant, soit crée à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante	Amende de 4ème classe (ou de 5ème classe dans certaines circonstances), possibles stages de prévention/sensibilisation
Regarder ou filmer les parties intimes	Article 226-3-1 du Code pénal	Le fait d'user de tout moyen afin d'apercevoir les parties intimes d'une personne que celle-ci, du fait de son habillement ou de sa présence dans un lieu clos, a caché à la vue des tiers, lorsqu'il est commis à l'insu ou sans le consentement de la personne	1 an d'emprisonnement et 15 000 € d'amende. Peine pouvant être portée à 2 ans d'emprisonnement et 30 000 € d'amende dans certaines conditions (notamment l'enregistrement d'images).
Injure publique	Article 33 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse	Une injure est une invective, une expression vulgaire ou méprisante, non précédée d'une provocation et qui n'accuse d'aucun fait précis. (la peine est notamment aggravée quand l'injure publique est à caractère sexiste)	6 mois d'emprisonnement et 22 500 € d'amende (peine aggravée)
Menace	Article 222-17 du Code pénal	Menace de commettre un crime ou un délit contre les personnes dont la tentative est punissable	6 mois d'emprisonnement et 7 500 € d'amende lorsqu'elle est, soit réitérée, soit matérialisée par un écrit, une image ou tout autre objet. Peine portée à 3 ans d'emprisonnement et à 45 000€ d'amende si menace de mort.
Exhibition (dont masturbation en public)	Article 222-32 du Code pénal	L'exhibition sexuelle imposée à la vue d'autrui dans un lieu accessible aux regards du public	1 an d'emprisonnement et 15 000 € d'amende
Harcèlement sexuel	Article 222-33 du Code pénal	I. Le harcèlement sexuel est le fait d'imposer à une personne, de façon répétée , des propos ou comportements à connotation sexuelle qui soit portent atteinte à sa dignité en raison de leur caractère dégradant ou humiliant, soit créent à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante. II. Est assimilé au harcèlement sexuel le fait, même non répété , d'user de toute forme de pression grave dans le but réel ou apparent d'obtenir un acte de nature sexuelle, que celui-ci soit recherché au profit de l'auteur des faits ou au profit d'un tiers.	2 ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende. Ces peines sont portées à 3 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende lorsque les faits sont commis sur un mineur de quinze ans, sur une personne dont la particulière vulnérabilité est apparente ou connue de leur auteur ou par plusieurs personnes agissant en qualité d'auteur.
Agressions sexuelles sans pénétration	Article 222-22 du Code pénal	Constitue une agression sexuelle toute atteinte sexuelle commise avec violence, contrainte, menace ou surprise (baisers forcés, mains aux fesses, sur les cuisses, frottements, etc.)	Les agressions sexuelles autres que le viol sont punies de 5 ans d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende.
Viol	Article 222-23 du code pénal	Tout acte de pénétration sexuelle, de quelque nature qu'il soit, commis sur la personne d'autrui par violence, contrainte, menace ou surprise est un viol.	Le viol est puni de 15 ans de réclusion criminelle.

Il convient cependant de noter que le cadre légal français préexistant permettait d'ores et déjà de sanctionner certains comportements de harcèlement au sein des espaces publics. Ils étaient cependant aussi peu connus qu'utilisés. La formation des forces de l'ordre est cependant capitale pour éviter une mauvaise qualification des faits qui pourrait conduire à considérer des faits d'agression sexuelle (main aux fesses par exemple) comme de « simples » outrages sexistes.

Un autre enjeu majeur est celui de la réelle effectivité d'un tel texte : l'infraction doit être constatée en flagrance pour être verbalisée. La Belgique a été le premier pays européen à se doter d'une législation en la matière, par la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public, entrée en vigueur le 3 août 2014. Ce texte ne se limite pas aux rues ou gares mais inclut également les lieux de travail, réseaux sociaux et internet dans les « espaces publics ».

Depuis lors, seules trois plaintes⁴³ auraient été enregistrées par les forces de l'ordre sur l'ensemble du territoire belge. Outre une définition juridique mal assurée⁴⁴, l'application de la loi pose problème. Dans le cas où elle choisit de déposer plainte, pour prouver les faits, la victime de harcèlement de rue devrait être en mesure d'apporter des preuves, sous forme de témoignages, d'enregistrements audio ou vidéo. Hors du flagrant délit, la caractérisation de l'infraction semble donc s'avérer difficile.

Le juriste français Jimmy Charruau consacrait en 2015 un article à cette loi belge et s'interrogeait : « plutôt qu'alourdir le droit pénal par une incrimination ineffective et ankylosante, peut-être serait-il plus pertinent de sensibiliser davantage encore à la problématique du sexisme les personnels de police et de justice, tout comme les potentielles victimes qui, trop souvent, normalisent ces comportements – au point de ne jamais porter plainte ? ».⁴⁵

Cette loi a cependant de réelles vertus pédagogiques et symboliques. L'expérience belge a contribué à faire reconnaître le harcèlement de rue comme un réel problème, facteur majeur dans le maintien d'un fort sentiment d'insécurité chez les femmes et frein à leurs mobilités (voir la partie sur les transports). Légiférer, c'est légitimer, ainsi en Belgique « le Parlement fédéral a souhaité envoyer un message clair à l'encontre du sexisme et des personnes adoptant ce type de comportement, ainsi qu'aux personnes qui en sont victimes. Ce faisant, le législateur a contribué à légitimer les campagnes contre le sexisme que certains acteurs associatifs, par exemple, mènent depuis de nombreuses années. Ces effets – de dénonciation et de stigmatisation, d'une part, et de soutien, d'autre part – ne sont pas à négliger pour mesurer l'utilité d'une telle loi. »⁴⁶

De fait, la nouvelle loi sera pleinement utile si elle est accompagnée d'une campagne de sensibilisation ambitieuse et dans le cadre d'une politique plus large d'éducation à l'égalité.

VIDÉOPROTECTION

Dans certaines circonstances, l'outil vidéo permet de prouver qu'un individu a suivi une femme dans la rue, qu'il l'a bousculée, ou commis une agression sexuelle. Si les enjeux liés à la vidéoprotection ne se limitent bien évidemment pas au phénomène de harcèlement de rue, il est cependant probable qu'elle puisse ponctuellement aider à la résolution d'affaires.

En effet, outre son effet sur la réduction du sentiment d'insécurité ressenti par la population, la vidéoprotection pourrait s'avérer un outil utile, bien qu'insuffisant, pour caractériser les faits de harcèlement de rue.

43

Selon Françoise Goffinet, de l'Institut belge pour l'égalité des femmes et des hommes, rencontrée le 6 octobre 2017 à Bruxelles. Le chiffre est confirmé par plusieurs articles de presse, par exemple « [La loi contre le harcèlement de rue fait "pschitt"](#) », LaLibre.be, 2 janvier 2017.

44

Voir CHARRUAU, 2015.

45

CHARRUAU, 2015, p. 8.

46

WOELFE A., 2016.

47

France médiation,
2016, p. 9.

Enfin, le développement actuel du mobilier urbain connecté pourrait permettre la massification de dispositifs d'alerte, comme il en existe au sein des transports et des gares (voir partie 2.2), utilisables en cas d'agressions sexuelles ou sexistes.

FORMATION DES FORCES DE L'ORDRE ET DES ÉQUIPES DE MÉDIATION

La prise en charge des femmes victimes de harcèlement de rue par les forces de l'ordre et les équipes de médiation suppose un ensemble de savoir-être (posture bienveillante, déculpabilisante et rassurante) et de connaissances (bonne maîtrise du cadre légal) qui nécessite d'être formé.

Rappelons que la loi du 4 août 2014 dispose en son article 51 que « la formation initiale et continue des (...) personnels de la police nationale, des polices municipales et de la gendarmerie nationale (...) comporte une formation sur les violences intrafamiliales, les violences faites aux femmes ainsi que sur les mécanismes d'emprise psychologique. » Ces dispositions, qu'il convient de saluer, ne sont cependant pas suffisantes, pour deux raisons principales :

- / La formation continue des forces de l'ordre n'inclue pas nécessairement de contenus relatifs aux violences faites aux femmes ;
- / Les violences faites aux femmes sont multiples (harcèlement de rue, harcèlement sexuel, agressions sexuelles, violences conjugales, mariages forcés, etc.), et il est difficile de les appréhender d'un bloc.

Il convient donc de renforcer la formation des forces de l'ordre sur la thématique, tant initiale que continue. Il est également important de leur proposer de réels modules de formation en groupes restreints et d'une durée suffisante.

Les équipes de médiation ont également un rôle important à jouer. Bien qu'elles ne soient pas chargées du recueil des plaintes, elles peuvent bien souvent être le premier interlocuteur des femmes victimes de harcè-

lement de rue. Renforcer la formation de ces professionnels sur la question pour leur permettre de monter en compétence est donc capital. Cette recommandation a notamment déjà été formulée par l'association France Médiation⁴⁷.

PRÉCONISATION 8 :

Renforcer la formation initiale et continue des forces de l'ordre et des équipes de médiation sur la question du harcèlement de rue

Prévenir : campagnes de sensibilisation et dispositif d'alerte

CAMPAGNES DE SENSIBILISATION

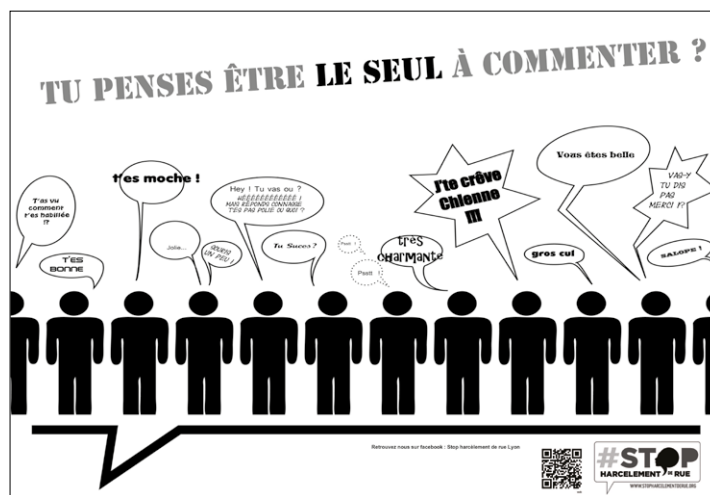
Le harcèlement de rue, comme l'ensemble des faits de harcèlement dans les espaces publics, est d'autant plus difficile à combattre qu'il est banalisé. Les faits de harcèlement de rue sont encore trop souvent considérés comme s'inscrivant dans un cadre de séduction, relevant de la « drague lourde », alors qu'ils sont en réalité une violence quotidienne s'exerçant à l'endroit des femmes.

C'est pourquoi il est important, au-delà des dispositions sécuritaires, de réfléchir à la prévention et à la visibilisation de ces agissements, notamment par le biais de campagnes de sensibilisation. Celles-ci peuvent viser à faire prendre conscience aux auteurs potentiels de harcèlement de rue que leur comportement est intolérable, mais également tenter de renforcer le sentiment de légitimité des femmes qui souhaiteraient dénoncer les agissements et porter plainte. Elles permettent également de responsabiliser les éventuels témoins de tels faits.

Au mois de novembre 2017, suite à l'affaire Weinstein, la Gendarmerie Nationale annonçait que les plaintes pour violences sexuelles avaient augmenté de 30 % tandis que la Police Nationale enregistrerait quant à elle une augmentation de 23 %⁴⁸. On peut légitimement supposer que la communication sur le harcèlement de rue amènera également davantage de victimes à porter plainte.

Jusqu'à présent, la majorité des campagnes de sensibilisation sur la thématique ont été portées par des collectifs ou associations féministes.

En 2016, la Ville de Paris a choisi également de s'engager dans la prévention du harcèlement de rue en proposant deux affiches, qui ont notamment été déployées sur les affichages publics. C'est cependant la seule collectivité à avoir engagé une telle initiative à notre connaissance. Il est pourtant nécessaire que la puissance publique, État et collectivités, s'empare de la problématique. Quelle que soit la qualité des campagnes et actions menées par l'univers associatif et militant, la République et ses institutions doivent s'engager résolument contre le harcèlement de rue.



Un visuel de sensibilisation par Stop Harcèlement de Rue

PRÉCONISATION 9 :

Développer, poursuivre et renforcer les campagnes institutionnelles d'information et de prévention relatives au harcèlement de rue, faire connaître les délits et crimes déjà condamnés par la loi à travers de vastes campagnes de sensibilisation

— 48

Voir par exemple Le Figaro, « [Violences sexuelles : les plaintes ont augmenté de 30 % en zone gendarmerie](#) », 13/11/2017 et Le Figaro, « [Violences sexuelles : les plaintes font aussi un bond dans les commissariats](#) », 14/11/2017.

— 49

Centre Hubertine Auclert, *Cybersexisme...*, 2016.

— 50

Site de prévention du Centre Hubertine Auclert : [Stop Cybersexisme](#)

— 51

Opinion way, 2017, p. 37 : les femmes de moins de 35 ans sont 81 % à avoir déclaré faire l'objet de harcèlement dans les transports et la rue contre 60 % des plus de 35 ans.



Campagne contre le harcèlement de rue de la Ville de Paris, 2016.

FOCUS

Sur les réseaux aussi

Depuis 2014, le Centre Hubertine Auclert travaille également sur les violences sexistes et sexuelles commises en ligne. L'espace numérique peut également être considéré comme un espace public. Les problématiques y sont en tous cas, sur certains points, les mêmes. Ainsi les filles sont plus concernées par les moqueries en lien avec l'habillement (16 % contre 7,5 %) ou à propos de leur réputation (9,1 % contre 2,8 % des garçons)⁴⁹.

Outre une campagne de sensibilisation, "Stop cybersexisme", à destination des jeunes⁵⁰, le Centre a également mené un projet pilote dans les collèges et lycées d'Île-de-France avec l'appui de la Région et des Départements de Paris, du Val-de-Marne et du Val d'Oise, ainsi que le soutien des ministères de l'Éducation nationale et des Droits des femmes.



APPLICATIONS MOBILES

Les applications mobiles peuvent également constituer un précieux outil, nécessaire mais pas suffisant, d'écoute et d'accompagnement pour les femmes victimes de harcèlement de rue. Plusieurs initiatives parallèles ont vu le jour en France.

App Elles, développée par l'association Résonantes, se veut un outil de lutte contre l'ensemble des violences faites aux femmes (pas uniquement le harcèlement de rue). Elle permet d'alerter les services de police ou de secours ainsi que les proches en cas de violences, de prendre contact avec les lignes d'écoute spécialisées et de s'informer sur les structures et les dispositifs d'accompagnement proches de son utilisatrice. Par ailleurs, le bouton d'alerte déclenche également une fonction enregistrement, qui peut permettre d'étayer un témoignage en cas de dépôt de plainte.

L'application mobile Handsaway, financée notamment par la Région Île-de-France, permet à la fois de témoigner de faits de harcèlement de rue en les géo-localisant mais aussi d'être mis en lien avec d'autres utilisateurs et utilisatrices, les *street angels*, pour parler des faits et recevoir du soutien. Le projet (<http://handsaway.fr>) propose ainsi à tout un chacun de s'investir dans la lutte contre le harcèlement de rue, à travers du soutien et de l'écoute. De plus, les *street angels* sont de potentiels témoins, au cas où une plainte serait déposée.

Alors que les jeunes femmes semblent être surreprésentées parmi les victimes de harcèlement de rue⁵¹, ces outils s'avèrent particulièrement adaptés au public ciblé.

PRÉCONISATION 10 :

Poursuivre et renforcer le développement des applications visant à signaler des violences ou faits de harcèlement de rue

(34) CENTRE HUBERTINE AUCLERT
Centre Francilien de ressources pour l'égalité femmes-hommes

TRANSPORTS ET MOBILITÉS

L'offre de transports est-elle neutre ? S'adresse-t-elle tout autant aux hommes qu'aux femmes ? Est-elle adaptée aux mobilités de ces dernières ?

52

Rappelons qu'en 2017, la Région Île-de-France a voté plus de 738 millions d'euros en autorisations de programme pour les transports en commun.

53

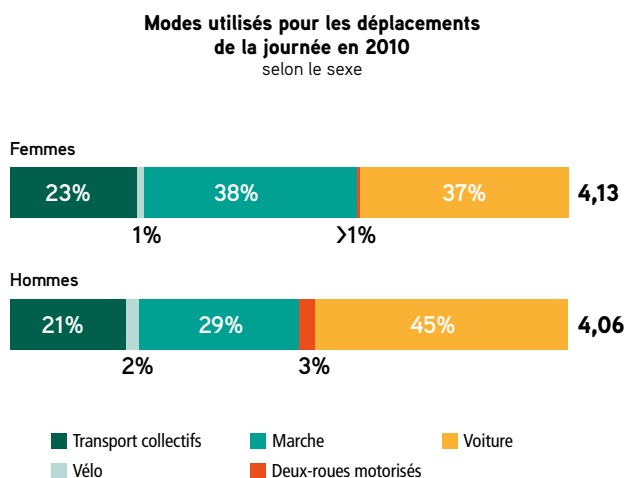
Pour une perspective européenne, voir TRANSGEN, 2007 ou CIVITAS, 2014.

L'ampleur des budgets consacrés aux transports et aux infrastructures associées⁵² ne doit pas conduire à une vision uniquement techniciste ou à une seule préoccupation pour la gestion des flux de voyageurs qui ne cessent d'augmenter. Penser les transports en commun, et les autres modes de déplacement, n'est pas uniquement affaire d'ingénieur. Nous proposerons ici quelques pistes pour favoriser une meilleure adéquation de l'offre de transports aux besoins de tous et toutes.

Par ailleurs, les Franciliennes et Franciliens passent en moyenne 1h30 chaque jour dans les transports de tous types. C'est pourtant l'endroit dans lequel ils se sentent le plus largement en insécurité. Les femmes sont particulièrement exposées à des phénomènes sexistes et violents, allant de l'injure au viol. Il est donc urgent de se saisir de cette problématique, pour mieux prévenir et sanctionner ces comportements inacceptables et pourtant par trop banalisés. D'autant que ces violences constituent un frein à la mobilité des femmes, dont une part n'ose plus emprunter les transports en commun de peur des agressions.

Quelles solutions apporter à ce double enjeu ?

DÉFINIR UNE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR TOUS ET TOUTES



De l'importance de prendre en compte les modes de déplacement différents des femmes et des hommes

De nombreuses études européennes⁵³ ont mis en lumière ces mobilités différenciées. Qu'en est-il en Île-de-France ?

DES MOYENS DE DÉPLACEMENT DIFFÉRENTS

L'enquête globale transport, réalisée entre 2009 et 2011 et pilotée par le STIF, permet de caractériser les déplacements des femmes et des hommes sur le territoire francilien. L'existence de données sexuées, permet-

tant d'objectiver la situation au niveau régional, est à saluer car elle vient éclairer la prise de décision du politique.

On peut retenir que les femmes utilisent davantage les transports collectifs, et qu'elles marchent plus que les hommes. Ces derniers sont beaucoup plus conducteurs de véhicules individuels, tandis que les femmes sont davantage passagères⁵⁴.

DES TRAJETS MOINS LONGS

L'enquête globale transport pointe également le fait que les femmes effectuent davantage de déplacements à proximité. Ainsi la portée moyenne de leurs déplacements tous modes de transport confondus est de 4 km contre 6 km pour les hommes.

DES MOTIFS DE DÉPLACEMENT DIFFÉRENTS

Si les femmes effectuent des trajets plus courts et privilégient le bus parmi les transports collectifs (elles représentaient 60 % des usagers et usagères en 2010⁵⁵) c'est qu'elles n'ont pas les mêmes motifs de déplacement que les hommes. Elles se déplacent davantage que les hommes pour des raisons liées au fonctionnement du foyer (achats, accompagnement d'enfants ou de personnes dépendantes) et moins pour des motifs professionnels (travail et autres).

54
IAU, 2013, p.16.

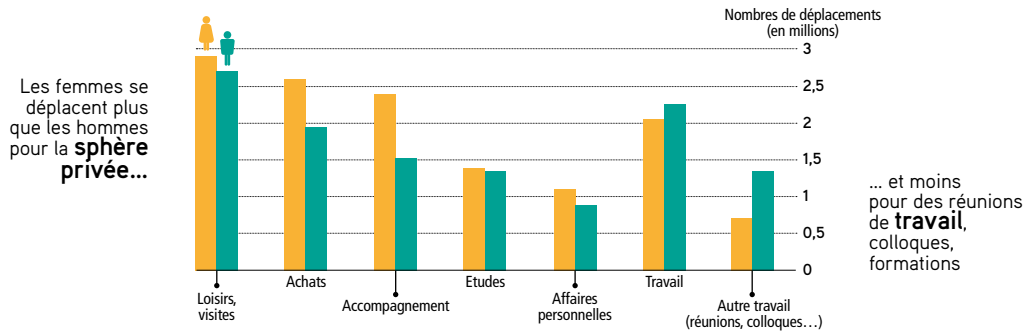
55
IAU, 2013, p.16

Portée moyenne des déplacements en 2010

	FEMMES	HOMMES
Tous modes	4 km	6 km
En transport collectifs	9 km	11 km
En voiture	5 km	8 km
Entre domicile et travail	10 km	12 km

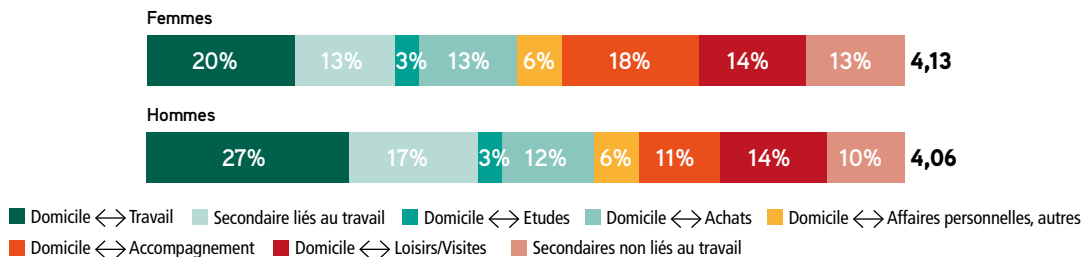
Source : STIF, 2013.

Pour quels motifs ?



Sources : EGT 2010-Stif-Omnii-DRIEA IAU, 2013.

Motifs des déplacements de la journée en 2010 selon le sexe



Source : STIF, 2013.

Chez les femmes, les comportements varient aussi selon l'âge des enfants

Ce qui change...	... pour les FEMMES ♀	... pour les HOMMES ♂
Avoir un enfant de moins de 3 ans	<ul style="list-style-type: none"> Elles utilisent moins les transports collectifs au profit de la marche. Seulement 1/4 de leurs déplacements est lié au travail, mais elles consacrent 1/3 de leurs déplacements aux accompagnements. 	<ul style="list-style-type: none"> Ils utilisent moins les transports collectifs au profit de la voiture.
Avoir un enfant de 4 à 11 ans	<ul style="list-style-type: none"> Elles utilisent moins les transports collectifs au profit de la marche et de la voiture. Elles consacrent presque 1/3 de leurs déplacements au travail et 1/3 aux accompagnements. 	<ul style="list-style-type: none"> Ils se déplacent plus et consacrent 20% de leurs déplacements aux accompagnements.

Source : STIF, 2013.

Plusieurs éléments se dégagent de l'analyse de ces données :

- / les lieux de départ et d'arrivée de leurs déplacements sont plus variés que ceux des hommes dont 44 % des trajets sont en lien avec le travail ;
- / les femmes se déplacent tout au long de la journée, et pas uniquement aux heures de pointes (horaires d'entrée et de sortie des bureaux) ;

/ les femmes voyagent plus souvent accompagnées que les hommes (enfants, personnes âgées, en situation de handicap etc.).

La mobilité des hommes est caractérisée par une plus grande linéarité des déplacements tandis que celle des femmes est beaucoup plus fractionnée dans le temps et dans l'espace.

	FEMMES ♀	HOMMES ♂
Caractéristiques des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> Plus utilisatrices des transports en commun Trajets plus courts et plus fréquents Déplacements tout au long de la journée Plus grande variété des lieux fréquentés Davantage d'accompagnements 	<ul style="list-style-type: none"> Plus utilisateurs de véhicules individuels Trajets plus longs et moins fréquents Déplacements principalement en heures de pointe Prééminence des trajets domicile-travail Davantage de déplacements solitaires

Du fait de ces caractéristiques, la politique de mobilité et l'offre de transports en commun vont avoir un impact différent sur les femmes et les hommes. Ainsi, une desserte pensée pour relier les pôles d'emploi distants ou selon un axe centre-périphérie sera moins adaptée aux déplacements des femmes. À l'inverse, un réseau de proximité, circulaire, facilitera les déplacements des femmes, comme en atteste leur surreprésentation dans la fréquentation des lignes de bus.

PRÉCONISATION 11 :

Poursuivre et développer le recueil de données sexuées sur les mobilités, inscrire un objectif de prise en compte des mobilités différenciées femmes-hommes dans la définition de la politique régionale de transports, notamment dans le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) et les PDU (Plans de Déplacements Urbains), pour une prise en compte transversale de cette thématique

Quels changements sur les lignes ?

AMÉLIORER L'ACCÈS

Rappelons qu'en 2010 la RATP lançait une campagne incitant les parents à plier systématiquement les poussettes en entrant dans le bus, accompagnée du slogan « On a beau adorer les bébés, avec les poussettes, faut pas pousser ». Cette communication avait créé la polémique, et le STIF avait demandé à la RATP de retirer la campagne.

Il est aujourd'hui très difficile d'emprunter les réseaux de transports ferrés d'Île-de-France avec une poussette, pour des questions d'accessibilité (absence d'ascenseurs et/ou d'escalators, distance importante entre les quais et les voitures par exemple). On peut se réjouir que ces enjeux soient davantage pris en compte dans l'aménagement des nouvelles gares prévues dans le cadre du Grand Paris Express.

L'aménagement des voitures mêmes, ou des bus par exemple, peut également poser question. Ainsi, quelle surface sera réservée aux poussettes et chaises roulantes ? Il est de coutume de considérer que seules deux poussettes peuvent être présentes en même temps dans un bus. Ne pourrait-on pas envisager de leur réserver davantage de place ?

On soulignera également la belle complémentarité entre des politiques destinées à développer l'accessibilité à destination des personnes en situation de mobilité réduite et une approche intégrant des données sexuées sur l'aménagement des équipements et infrastructures.

AMÉLIORER LE SERVICE

La prise en compte des mobilités différenciées permet également de s'interroger sur les dessertes proposées. Comme nous l'avons déjà indiqué, un système de transport visant en premier lieu à faciliter l'accès aux grands pôles économiques profitera probablement davantage aux hommes qu'aux femmes. Au contraire, privilégier une desserte locale, circulaire, sera probablement plus favorable aux mobilités des femmes. De la même façon, s'interroger sur l'emplacement des arrêts de bus (notamment sur leur proximité des écoles, crèches, commerces, services publics locaux divers) est nécessaire.

PRÉCONISATION 12 :

Inciter les transporteurs à intégrer à leurs politiques d'accessibilité une approche sexuée et à développer une communication spécifique relative aux usagères enceintes et aux personnes utilisant des poussettes ; promouvoir, dans tous les projets d'infrastructure transport financés, l'inclusion de critères d'analyse sexués.

56

Exemple de la page « Pregnant women & buggy users » sur le site Transport for London

Ailleurs en Europe

La compagnie londonienne *Transport for London* (TfL) propose sur son site internet une rubrique spécifique pour les femmes enceintes et les personnes utilisant les poussettes⁵⁶. Outre une vidéo indiquant les règles d'usage dans les bus, le transporteur propose également divers conseils relatifs au choix d'une poussette adaptée à la mobilité, ou encore une carte des stations du réseau équipées de toilettes et de tables à langer.

À noter également que TfL distribue gratuitement aux femmes enceintes qui lui en adresse la demande des badges « *Baby on board* » (littéralement « Enfant à bord »). Ceux-ci ont pour but de faire savoir aux autres passagers des transports que la personne qui l'arbore est susceptible d'avoir besoin de s'asseoir, et ainsi d'améliorer le confort de chacun.

FOCUS

Nous avons choisi de nous pencher sur deux des documents d'évaluation et d'analyse produits dans le cadre de la création de la future ligne 15.

Il s'agissait de l'Évaluation socio-économique de l'enquête publique et de l'Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 15 Sud⁵⁷. L'un comme l'autre propose une analyse multifactorielle, qui n'inclut cependant pas du tout de données sexuées et se concentre avant tout sur la problématique des déplacements domicile-travail.

Les deux publications s'attachent à décrire les caractéristiques de la population en termes d'âge, de CSP, de niveau de revenus ; étudient le parc de logement et sa densité... mais ne mentionnent pas une seule fois les femmes, ni les hommes d'ailleurs ! Les mobilités différenciées demeurent de l'ordre de l'impensé, l'usager « neutre » s'avère ne pas être une usagère.

Pour les personnes non-abonnées, partant du fait que les hommes se déplacent davantage sur de grandes distances domicile-travail que les femmes, dont les trajets sont en moyenne moins longs et plus dépendants de l'intermodalité, on pourrait aussi se pencher sur les modalités d'utilisation du ticket t+. Ce dernier permet des correspondances métro/métro, métro/RER, ou RER/RER dans Paris durant deux heures ; ou des correspondances bus/bus, bus/tram ou tram/tram durant 1h30. Cependant passer du tram au métro, ou du RER dans Paris au bus nécessite d'acheter plusieurs tickets. Cette disposition pourrait s'avérer plus défavorable aux femmes qu'aux hommes.

PRÉCONISATION 13 :

Commander une étude pour déterminer si l'intermodalité avec le ticket t+ s'avère aussi facile pour les femmes et les hommes.

57

Site de la Préfecture d'Île-de-France concernant le Tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs (ligne rouge / 15 Sud) et Atelier parisien d'urbanisme, « Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 15 sud »

58

AUT, 2014, p.4

LA TARIFICATION N'EST PAS NEUTRE

Femmes et hommes n'ont pas les mêmes mobilités, comme nous l'avons vu auparavant. Or, les choix de chacun et chacune en matière de titres de transport étant étroitement liés à leurs habitudes de déplacement, la tarification actuellement en vigueur pourrait avoir un impact différencié sur les femmes et sur les hommes.

L'association des usagers des transports d'Île-de-France a déjà pointé la façon dont le passage au Pass Navigo unique a pu renforcer les écarts de tarifs par trajet pour les non-abonnés⁵⁸. Il serait intéressant de connaître la part d'hommes et de femmes parmi les personnes abonnées ou non, et de déterminer si l'un ou l'autre des deux sexes y est surreprésenté par rapport à l'ensemble des utilisateurs de transports.

FAIRE DES GARES ET DES TRAINS DES LIEUX EXEMPTS DE MESSAGES SEXISTES

Alors que les transports publics demeurent un lieu où sont commises de nombreuses agressions sexuelles et où les phénomènes de harcèlement sexiste sont particulièrement courants, il est nécessaire de s'interroger sur la nature des messages, notamment publicitaires, diffusés en leur sein.

Ainsi, Sandrine Darriet, chargée de mission innovation sociale au sein de Bordeaux Métropole, nous indiquait lors de son audition publique du 20 juin 2017 qu'« une campagne publicitaire pour de la lingerie dans les stations et les véhicules de Keolis est parue le même jour que notre étude [sur le harcèlement dans les transports]. Par conséquent, nous souhaiterions, lors du renouvellement du marché publicitaire en 2018, ajouter une clause stipulant que le prestataire doit porter une attention particulière aux messages que nous souhaitons renvoyer aux usagers et usagères, les affiches sont jolies, mais nous souhaitons éviter les messages stéréotypés. Nous essaierons de trouver un compromis, car les marchés publicitaires sont rentables pour le réseau. »

« NOUS SOUHAITERIONS AJOUTER UNE CLAUSE STIPULANT QUE LE PRESTATAIRE DOIT PORTER UNE ATTENTION PARTICULIÈRE AUX MESSAGES QUE NOUS SOUHAITONS RENVOYER AUX USAGERS ET USAGÈRES ».

Sandrine Darriet, chargée de mission innovation sociale, Bordeaux Métropole

PRÉCONISATION 14 :

Inciter les transporteurs à prendre des engagements en matière de lutte contre la diffusion de messages sexistes sur leurs réseaux par le biais de chartes ou par l'introduction de clauses « antisexistes » dans les marchés publicitaires.

Ailleurs en Europe

Le gouvernement écossais s'est saisi de la question en proposant aux professionnels des transports ainsi qu'aux décideurs politiques une liste de vérification (*check-list*) spécifiquement axée sur la thématique *Women and Transport: Guidance and checklist* qui s'attache à tous les enjeux passés en revue dans ce rapport :

- le processus de décision politique ;
- la sécurité et le confort ;
- l'accessibilité ;
- les services offerts ;
- les coûts et la tarification ;
- la qualité de l'information fournie aux usagers ;
- la conception des transports et l'implication des usagers et usagères dans celle-ci.



59

RAIBAUD, *La ville faite par et pour les hommes*, 2015.

60

HCEfh, 2017, p. 52.

61

CNFPT, 2016, p. 371.

62

OPTL, 2016, pp. 26 et 28.

63

UTP, *Transports urbains*, 2017, p. 7 et UTP, *Transports ferroviaires*, 2017, p. 9.

64

FNAUT, 2017 ; p. 19.

L'absence de mixité des équipes techniques et politiques en charge des politiques de mobilité

Après avoir vu que les transports étaient avant tout faits pour les hommes, on peut, en paraphrasant Yves Raibaud⁵⁹, affirmer que les transports sont également faits par les hommes. En effet, les instances chargées de la définition et de la mise en œuvre des politiques de transport s'avèrent peu mixtes.

AU NIVEAU POLITIQUE

Une seule femme était vice-présidente déléguée aux transports au sein d'un exécutif régional en janvier 2016⁶⁰ en France. Au niveau des conseils départementaux, le constat ne s'avérait guère meilleur puisqu'en 2015 on comptait 18 vice-présidentes en charge des mobilités, infrastructures et voie publiques contre 82 vice-présidents (les femmes ne représentaient donc que 22 % des élus en charge de cette thématique). En Île-de-France, Valérie Péresse est la première Présidente de l'histoire d'Île-de-France Mobilités (ex-STIF) !

PRÉCONISATION 15 :

Renforcer la parité dans la répartition des délégations transports au sein des exécutifs locaux.

AU NIVEAU DE L'ADMINISTRATION

Alors qu'elles constituaient 60,6 % de l'ensemble des agentes et agents territoriaux, les femmes représentaient fin 2012 42 % des agents et agentes en charge des transports et déplacements⁶¹ au sein des collectivités. Elles étaient particulièrement sous-représentées dans les postes de responsables (36,1 %).

AU NIVEAU DES ACTEURS DU SECTEUR

En 2015, les femmes représentaient 28 % des employés des entreprises de transport

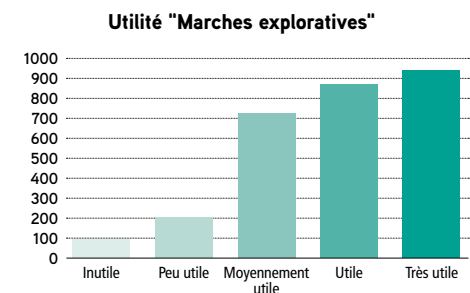
routier des voyageurs (moins de 40 % pour la famille professionnelle « exploitation »)⁶². Dans le secteur du transport urbain et du transport ferroviaire, elles ne représentent respectivement que 19,6% et 19,7 % des effectifs en 2016⁶³.

Prendre en compte la parole des femmes

MARCHES ET TRANSPORTS EXPLORATOIRES

Nous ne représenterons pas ici la démarche des « marches exploratoires », explicitée en partie 1. Depuis 2015, le groupe SNCF met ainsi en œuvre des marches exploratoires centrées sur les gares et emprises du transporteur. Comme les marches exploratoires « habituelles », ces déambulations visent à recueillir la parole des usagères, à la fois sur l'aspect sécuritaire, mais également sur l'ensemble des problèmes d'aménagement éventuels d'une gare.

Si ce type d'initiatives s'est développé très fortement ces dernières années, une grande part des usagères n'en a toujours pas connaissance : l'enquête 2017 de la FNAUT indiquait ainsi que seules 13 % des femmes interrogées connaissent le principe de marches exploratoires ; elles sont 1 % à y avoir déjà participé. Pourtant, le principe séduit puisqu'une écrasante majorité des répondantes plébiscitait le dispositif⁶⁴ :



Source : FNAUT, 2017

À noter que le HCE proposait dans son Avis de 2015 la mise en place de « transports exploratoires »⁶⁵, qui, selon la même logique que celle des marches exploratoires, consisterait en un diagnostic participatif en mixité ou non-mixité appliqué à un déplacement en transports commun.

Ailleurs en France

Le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral) a mis en œuvre en 2016 un projet de diagnostic participatif incluant l'intérieur des bus, autour de la ligne 7 du réseau TCL. Le diagnostic s'attachait à plusieurs éléments tels que l'éclairage et la propreté, le confort visuel et auditif, la vidéoprotection, la ponctualité, la régularité ou l'aménagement autour des arrêts⁶⁶.

INSTANCES DE CONCERTATION ET COMITÉS D'USAGÈRES

Comme pour l'aménagement urbain, la prise en compte de la parole des femmes dans la définition et la gestion de l'offre de transports publics, et plus largement dans les politiques relatives à la mobilité, devrait passer par le renforcement des processus de concertation. Ceux-ci ne seront cependant réellement efficaces qu'à la condition que les femmes puissent y prendre la parole et y être entendues.

Ainsi, le géographe Yves Raibaud a étudié la démarche du « Grenelle de la mobilité » bordelais, qui s'est déroulé de janvier à octobre 2012. Il indique que dans ce cadre les femmes « ne représentent que 25 % des présents, seulement 10 % du temps de parole effectif et 0 % des experts »⁶⁷. Pire, l'observation qualitative lui permet d'établir que « 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 »⁶⁸. La

disqualification de la parole des femmes, tout comme le fait qu'elles soient sous-représentées parmi les personnes qui s'expriment, est un phénomène bien connu dans les assemblées de tous types : la parité est un préalable, nécessaire mais pas suffisant, à l'égalité. Toute démarche de concertation ne devra pas faire l'économie d'une réflexion sur les modalités de prises de parole des femmes en son sein.

Pour mieux prendre en compte la parole des femmes et leur expertise d'usage, la création de comités d'usagers pourrait être une autre piste. Il s'agit de constituer un groupe, mixte ou non-mixte, d'utilisateurs et/ou d'utilisatrices d'un ou plusieurs services de transport sur un territoire donné. La création de ce type de comité a un double objectif : faire remonter « en direct » les attentes des voyageurs et voyageuses au transporteur et améliorer l'implication citoyenne et l'ancrage local de la compagnie.

Une expérience de ce type a été lancée en 2012 par le réseau des Transports intercommunaux Centre Essonne (TICE) autour de la ligne 402, qui dessert 10 communes. Un club d'utilisatrices a été constitué, regroupant près de 60 personnes. Le club a pu formuler des propositions multiples, dont certaines ont été mises en œuvre par le transporteur (renforcement de l'offre en période estivale ou création d'un nouvel arrêt par exemple). Par ailleurs, les femmes de la ligne 402 se sont également investies dans des actions de sensibilisation relatives aux incivilités dans les transports auprès de la population de leurs quartiers ou de publics scolaires⁶⁹.

Il est à noter que ce type de projet ne peut voir le jour sans une implication forte du transporteur pour animer le groupe. De plus, la pérennité d'une telle initiative suppose que l'investissement de la compagnie de transport s'inscrive également sur le long terme.

– 65

HCEfh, *Avis...*, 2015, p. 19

– 66

Pour davantage d'éléments, se reporter à « [Le Sytral se mobilise pour la sécurité des femmes dans les transports en commun](#) », dossier de presse, 2016 ; à noter que ce transporteur a également lancé [une campagne d'affichage contre le harcèlement](#) début janvier 2017

– 67

RAIBAUD, « La participation des citoyens au projet urbain : une affaire d'hommes ! », 2015, p. 2.

– 68

Ibid., p. 10.

– 69

Pour davantage d'éléments sur le projet, [une fiche-bilan complète produite par le CGET est disponible en ligne](#)

Doit-on s'appeler **Georges** pour avoir une rue à son nom ?

8^{me} ARR^t

**RUE
GEORGE SAND**
femme de lettres (1804 - 1876)

2% DES RUES
PORTENT DES NOMS
DE FEMMES

#PARTAGEONSLESPACE
Les honneurs aussi!

centre
hubertine
auclert

* île de France

« Parole d'expert »

Yves Raibaud, géographe et chercheur au sein de l'unité Passages (CNRS), maître de conférences à l'université Bordeaux Montaigne, auteur de *La ville faite par et pour les hommes* (2015).

Dans un article publié en 2015 intitulé "La participation des citoyens au projet urbain : une affaire d'hommes !" vous présentez la thèse selon laquelle les inégalités réelles entre les femmes et les hommes dans la ville sont liées à l'absence de parité dans la participation au projet urbain. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?

Yves Raibaud (YR) : Les travaux réalisés depuis 2009 sur la métropole bordelaise montrent une emprise moindre des femmes sur la ville. L'apparition de nouvelles cultures urbaines (graff, hip hop, skate, parkour), pas plus que les nouvelles pratiques de mobilité dans une ville durable apaisée (vélo, marche à pied, transports en commun, covoiturage) ne modifient ces inégalités. Les nouvelles pratiques culturelles et sportives de la ville durable peuvent même être présentées comme les nouveaux habits de la domination masculine. Tout se passe comme si seuls les arguments (créativité artistique, enjeux écologiques, attrait résidentiel) avaient changé, transformant l'idéal de la ville industrielle et marchande en celui d'une ville culturelle, sportive et touristique.

Comment se reproduit cette ville faite par et pour les hommes ? Nous nous sommes interrogés sur la production culturelle de la ville à travers le discours des acteurs (masculin neutre ?) et sur les arguments qu'ils développaient, dans des disputes organisées, en se référant à divers ordres de grandeur⁷⁰.

L'observation du Grenelle des Mobilités de la métropole bordelaise, une opération de participation qui a réuni quelques centaines de personnes pendant 6 mois en 2012 fait apparaître quelques réponses à ces questions. D'abord les hommes représentent 75 % des participants, 80 % à animer ou présider les séances et 100 % des experts. Ensuite les interventions des hommes sont supérieures en nombre et en durée : lors des réunions au cours desquelles nous avons chronométré les temps de paroles il n'est pas rare que les femmes parlent moins de 10 % du temps.

Enfin nous avons noté le risque que ce groupe minoritaire (les femmes) prenait lorsqu'il s'agissait d'évoquer des problèmes tels que l'accompagnement des enfants et des personnes âgées, les trajets multifonctionnels (domicile, école, travail, approvisionnement) ou le sentiment d'insécurité la nuit. Ces sujets n'intéressent pas ou font sourire, ils sont au mieux considérés comme des "cas particuliers". Les sujets qui passionnent et sont prisés par l'assemblée des hommes sont les nouvelles technologies, le travail, l'expansion de la ville, les éco quartiers.

Le processus de démocratie participative ne serait pas neutre ?

YR : Croiser les phénomènes spatiaux avec la variable genre permet d'apporter une contribution aux débats sur les "inquiétudes démocratiques" et aux voies nouvelles susceptibles "de ré-enchanter le politique"⁷¹. 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. Face à ce défi contemporain, la lecture genrée du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise révèle la difficulté de ce type d'opération de participation, résumée 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.

/ Le deuxième 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 de leur position minoritaire.

/ 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*"⁷² qui ferait entrer les préoccupations des femmes et plus largement des personnes vulnérables dont elles ont plus qu'à leur tour la charge au centre du projet politique et du projet urbain. ➤

ENQUÊTES DE SATISFACTION

La plupart des entreprises de transports publics mettent en œuvre régulièrement des enquêtes de satisfaction.

Celles-ci visent parfois un groupe spécifique d'utilisateurs comme l'enquête « Carnet de voyage » mise en œuvre depuis 2010 par la RATP auprès de personnes en fauteuil ou visent à mesurer la perception des usagers et usagères quant à la signalétique (une évaluation des affichages des girouettes électroniques des bus a ainsi été menée en 2010)⁷³.

Les résultats de ces enquêtes devraient systématiquement faire l'objet d'une analyse sexuée. Ces enquêtes pourraient également inclure davantage de questions sur les phénomènes de harcèlement sexiste, ou sur l'adéquation de l'offre de transports aux usages de chacun.

PRÉCONISATION 16 :

Développer les initiatives de « transports exploratoires » et une réelle concertation ; inciter les transporteurs à mettre en place des comités d'usagers ; adopter une perspective sexuée dans la définition et l'exploitation des enquêtes de satisfaction.

– 70
BOLTANSKI et
THEVENOT, 1991.

– 71
MONOD, 2015, p. 34.

– 72
BRUGERE, 2008.

– 73
Sur ces deux aspects,
voir PHAM, 2011.

– 74
DUCHÈNE, 2011, p.9

Transports routiers et alternatifs, mobilités durables et égalité femmes-hommes

Nous ne pouvons appréhender la mobilité des femmes sans nous pencher sur les modes de déplacement autres que les transports en commun.

LA VOITURE, UN MODE DE DÉPLACEMENT MASCULIN ?

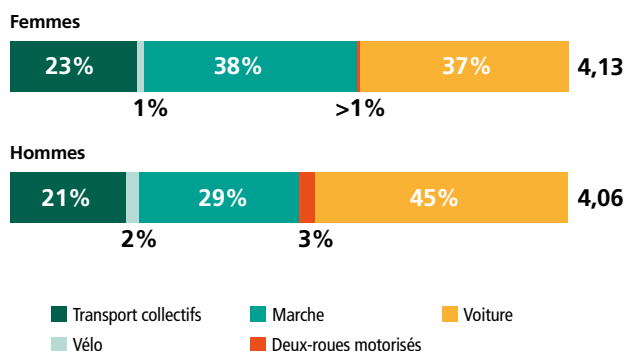
Les chiffres relatifs aux mobilités selon le sexe montrent que les hommes sont davantage usagers de véhicules individuels que les femmes, quel que soit le territoire.

La tendance est vérifiée en Île-de-France puisque les hommes utilisent à 45 % la voiture contre 37 % des femmes.

Pourtant, la voiture s'avérerait plus adaptée aux mobilités qui sont davantage celles des femmes : des déplacements plus courts, plus fréquents, plus locaux, à toutes heures de la journée. « Compte tenu de la complexité de leurs chaînes de déplacements, et du fait qu'elles effectuent plus de déplacements, [les femmes] sont plus dépendantes de la voiture »⁷⁴ remarque le Forum international des transports dans son document de référence sur la question.

Ce constat est confirmé par plusieurs études : le Haut Conseil à l'Égalité dans son rapport EGALiTER de 2014 indique que « les horaires des réseaux de transport en commun ne les rendent pas faciles d'accès. Ainsi, l'étude de Cécile Féré sur les mobilités dans les quartiers de la politique de la ville – qui a porté sur le quartier de la Duchère dans le 9^e arrondissement de Lyon – souligne qu'à partir de 8h le matin, en une heure de transport, 70 % des emplois sont accessibles. Mais ce n'est le cas que pour 50% des emplois en partant à 6h le matin, et seulement 25% de ceux qui sont situés dans les zones industrielles sont desservis »⁷⁵. Rappelons que les femmes

Modes utilisés pour les déplacements de la journée en 2010 selon le sexe



Source : STIF, 2013.

représentent la majorité des travailleurs et travailleuses à temps partiel et que plusieurs secteurs professionnels au sein desquels elles sont surreprésentées sont pourvoyeur d'emplois en horaires décalés.

Si les chaînes de déplacement des femmes et leur activité professionnelle devraient naturellement les amener à utiliser la voiture, comment expliquer leur sous-représentation parmi les conducteurs franciliens ?

LES FEMMES ET LE PERMIS DE CONDUIRE

Les femmes sont moins souvent titulaires du permis B que les hommes (respectivement 76 % de femmes titulaires contre 90 % pour les hommes en 2007). De plus, elles ont également un taux de réussite moindre de 10 points à l'épreuve pratique du permis de conduire (55,5 % contre 65,5 % pour les hommes en 2014)⁷⁶.

Les compétences de conduite ne permettent pas d'expliquer ces différences dont une grande part s'explique par une socialisation différenciée. Nous renvoyons au rapport sénatorial sur les femmes et l'automobile de 2016 (pp. 68-73) pour la liste des facteurs explicatifs d'un tel écart.

Nous aboutissons donc à un paradoxe : les femmes sont plus tributaires de la voiture que les hommes, mais sont moins fréquemment conductrices (car moins fréquemment titulaires du permis de conduire !)

Dans ce contexte, les dispositifs d'appui à l'obtention du permis de conduire par les collectivités territoriales type « bourses au permis de conduire » sont indispensables. La Commission d'étude des effets de la loi pour la croissance et l'activité de 2015 ne s'y trompait pas lorsqu'elle s'attachait à la réforme du permis de conduire :

« Les effets de l'aide au permis de conduire sont très différenciés entre les filles et les garçons. Les filles ont recours à davantage de tentatives pour réussir l'épreuve

pratique du permis, ce qui induit un nombre d'heures de conduite et un coût plus élevé. Elles tirent des bénéfices plus importants de l'aide, qui leur permet de financer ce surcoût et de réussir le permis aussi fréquemment que les garçons. L'effet du permis sur l'emploi passe également par des canaux très différents pour les filles et les garçons. Pour les garçons, l'aide ouvre l'accès à des emplois qui requièrent le permis de conduire, notamment dans la construction. Pour les filles, le permis permet d'élargir l'horizon de la recherche d'emploi et ouvre l'accès à des emplois éloignés du domicile, ce qui facilite la sortie du chômage. »⁷⁷

L'ENTRETIEN D'UN VÉHICULE

Outre les coûts liés au passage du permis ainsi qu'à l'acquisition d'un véhicule, l'entretien de ce dernier ne va pas sans poser de question. Ainsi le Sénat indique que : « L'Observatoire National de la pauvreté et de l'exclusion sociale (ONPES) estime à 295 euros par mois le budget voiture pour une personne seule active »⁷⁸. Rappelons que les femmes représentent les deux tiers des travailleurs pauvres. On comprend aisément comment les coûts conséquents représentés par l'entretien d'un véhicule viennent impacter les femmes, surreprésentées parmi les salariés les plus précaires.

L'une des solutions proposées par la Délégation aux droits des femmes du Sénat, à laquelle nous souscrivons, serait de développer des dispositifs d'entretien à moindre coût des véhicules, voire de permettre un réel *empowerment* des femmes en ce domaine.

Le Sénat rapporte les résultats d'une enquête publiée en 2016, menée par le cabinet

« POUR LES FILLES, LE PERMIS PERMET D'ÉLARGIR L'HORIZON DE LA RECHERCHE D'EMPLOI ET OUVRE L'ACCÈS À DES EMPLOIS ÉLOIGNÉS DU DOMICILE, CE QUI FACILITE LA SORTIE DU CHÔMAGE. »⁷⁷

Commission d'étude des effets de la loi pour la croissance et l'activité 2015

75

HCEfh, 2014, p.153

76

JOUANNO, HUMMEL, 2016, pp. 64-65

77

France stratégie, 2015, p.6

78

JOUANNO, HUMMEL, 2016, p.75

EE existe, à l'initiative de la Fondation PSA/ Fondation Norauto, *Enjeux et opportunités du secteur des garages solidaires en France* : « les tarifs horaires de main d'œuvre pratiqués sont de 25 % à 40 % inférieurs aux tarifs de marché. En outre, ces garages proposent des pièces à prix réduit, ou permettent à leurs publics d'acquérir eux-mêmes des pièces auprès de revendeurs bon marché ou de casses. 9 % des garages proposent des formations. Enfin, 29 % ont un *self-garage* où les publics peuvent apprendre et pratiquer la mécanique. »⁷⁹

Les garages solidaires, qu'ils soient associatifs ou créés à l'initiative des constructeurs automobiles⁸⁰, peuvent donc s'avérer un réel outil pour faciliter les mobilités des populations les plus précaires, et notamment des femmes.

Les femmes ressentent un plus grand sentiment de crainte dans les autocars que dans les autres modes de transports routier de personne (taxis et covoiturage). Les situations de harcèlement sexiste réellement subies dans ces derniers types de transport semblent bien moindres que dans les autobus/car.

La FNAUT émet l'hypothèse selon laquelle c'est le contrôle par les usagères (système de notation et de validation des courses) qui limite les faits de harcèlement dans le cas des taxis et du covoiturage. Le même phénomène serait probablement observable dans le cas des applications d'autostop (type OuiHop, Microstop ou Rezo pouce).

La politique régionale de promotion du covoiturage, avec notamment l'opération « Tous ensemble pour le covoiturage » et l'intégration d'un mode « covoiturage » dans l'application Vianavigo peuvent représenter un levier pour que la thématique du harcèlement sexiste soit davantage intégrée dans les outils d'évaluation proposés par les opérateurs.

79

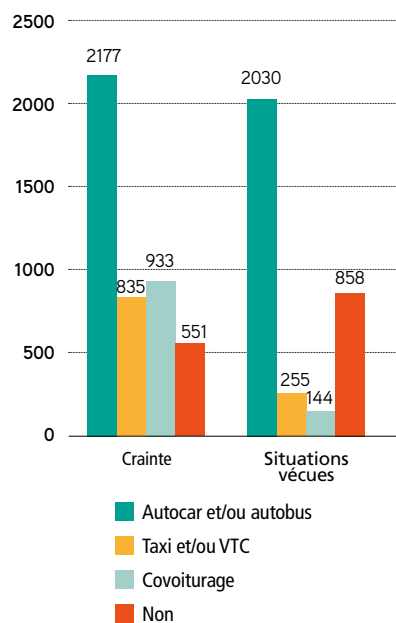
Ibid., p. 83

80

Voir JOUANNO, HUMMEL, 2016, pp. 82-86 pour une présentation des diverses configurations existantes

DÉVELOPPER LES ALTERNATIVES : COVOITURAGE ET AUTOSTOP

Dans une enquête sortie en 2017, la FNAUT s'est penchée sur le transport routier de personnes. Un questionnaire a été diffusé pour mesurer la crainte ressentie par les femmes dans ces modes de transports et les situations réellement vécues.



Source : FNAUT 2017 - p. 13

PRÉCONISATION 17 :

Maintenir ou développer les aides financières au passage du permis véhicule léger ; développer et soutenir l'implantation de garages solidaires sur le territoire régional, ceux-ci pourraient faire l'objet d'une labellisation.

PRÉCONISATION 18 :

Poursuivre la promotion et le développement du covoiturage ; proposer aux opérateurs du covoiturage et de l'autostop de signer une charte d'engagement contre le harcèlement sexiste.

PARCS –RELAIS

Les parcs-relais sont des emplacements de stationnement situés à proximité d'une gare ou d'une station de métro, destinés à faciliter l'accès des automobilistes au réseau de transports publics.

L'enquête *Femmes et déplacement* menée à Bordeaux en 2016 mettait en lumière que les femmes utilisatrices de parcs-relais sont plus nombreuses à avoir un sentiment négatif par rapport à leurs déplacements⁸¹. On peut donc supposer qu'être usagère d'un tel équipement diminue la sérénité au cours de la mobilité.

Cette enquête a également permis de « tester » le ressenti des usagères par parc-relais et donc de déterminer ceux qui devaient faire l'objet d'une intervention prioritaire.

La Région et Île-de-France mobilités visent la création de 21 000 nouvelles places à l'horizon 2021, l'enjeu de sécurisation de ces espaces est donc important.

PRÉCONISATION 19 :

Mener une enquête régionale sur le sentiment d'insécurité des femmes utilisatrices de parcs-relais et déterminer ceux qui sont les plus anxiogènes ; penser dès à présent la sécurisation des nouveaux parcs-relais dans une perspective de lutte contre le harcèlement sexiste et sexuel, en l'inscrivant comme un élément du cahier des charges pour l'attribution du label Parc-relais d'Île-de-France mobilités.

81

ALESSANDRIN,
CÉSAR-FLANQUET,
DAGORN, 2016, p. 74

DÉVELOPPER LES MOBILITÉS DOUCES SANS OUBLIER LES FEMMES : MARCHÉ ET VÉLO

Femmes et hommes n'ont pas, non plus, les mêmes modes de déplacement « doux ». On l'a vu, les femmes sont surreprésentées parmi les marcheurs et marcheuses. Qu'en est-il de leur pratique cycliste ?

Alors que le vélo semble a priori être un moyen de transport adapté aux mobilités des femmes (trajets courts en sauts de puce), celles-ci sont moins utilisatrices de vélos que les hommes, et cela même si elles sont en activité.

Ailleurs en France

La Métropole de Bordeaux et le transporteur Keolis se sont emparés des résultats de l'enquête *Femmes et déplacement* qui pointait le sentiment d'insécurité des femmes dans certains parc-relais, et a organisé une marche exploratoire au sein de l'un d'entre-eux.

Isabelle Bellue, Responsable Prévention Assistance Contrôle Environnement pour Keolis expliquait lors de l'audition publique du 20 juin 2017 la démarche : « Les parcs-relais sont destinés aux personnes utilisatrices des transports collectifs, qui sont les seules à pouvoir y garer leur véhicule. L'objectif est que les utilisateurs y garent leur véhicule et n'utilisent que les transports collectifs dans la ville. Certains parcs-relais sont en surface, d'autres en bâtis, comme celui dont nous parlons. Ce parc-relais de la Butinière est mal éclairé, avec des ascenseurs mal placés et nous constatons une désaffection, notamment féminine, de ce parking. Nous souhaitons améliorer l'aménagement de celui-ci pour en augmenter le sentiment de sécurité. »

« Parole d'experte »

Laetitia César-Franquet, Docteure en sociologie, Cadre pédagogique à l'IRTS Nouvelle-Aquitaine, co-auteurice de l'étude Femmes et déplacement, parue en 2016 et financée par la Ville et la Métropole de Bordeaux ainsi que le transporteur Keolis, membre de l'équipe de recherche dirigée par Yves Raibaud rédigeant actuellement le rapport Femmes et mobilités urbaines à la commande de la Métropole.

On parle de plus en plus de mobilités douces et de ville durable, quels en sont les enjeux dans une perspective sensible à l'égalité ?

Laetitia César-Franquet : La question de la mobilité s'analyse de plus en plus au regard de la sensibilisation aux modes de déplacements durables, or, pour les femmes, trois problématiques entrent en jeu : le temps, la sécurité et la perception de l'espace.

Avoir des enfants en bas âge, ou encore être aidant familial rend la possession d'une voiture nécessaire. Elle rassure, elle permet de rallier des moyennes distances avec confort, offre une liberté de déplacement pour répondre à n'importe quelle urgence, simplifie le transport d'une poussette, d'un fauteuil, de courses, etc. Ces activités étant principalement l'affaire des femmes, travailler sur la voiture verte semble aussi important que de travailler sur les alternatives au véhicule. Questionner la mobilité des femmes ne peut se faire sans interroger la proximité et la répartition des temps parentaux.

Par ailleurs, la surpopulation au sein des transports en commun aux « heures de pointe » décourage certaines passagères qui préfèrent alors affronter les embouteillages plutôt que les nuisances liées à la proximité avec autrui. Le rapport aux autres c'est aussi le sentiment d'insécurité que m'évoque cet autre. Nous constatons également que les femmes restreignent leurs déplacements en transports en commun, notamment la nuit, de crainte de subir du harcèlement. Cette autocensure dans le choix de modalité est liée tant aux représentations sociales qu'à des risques réels pour la corporéité des femmes, à la tombée du jour. De la même manière, les incivilités de certains automobilistes rendent l'usage des modalités douces contraignantes vis-à-vis des relations avec autrui pour les femmes se déplaçant à vélo. La violence peut découler de l'anomie, c'est-à-dire de l'absence de règles claires sur les droits des cyclistes mais elle découle également d'un rapport de domination ancré dans la perception du partage de l'espace. La violence sociale permet donc d'expliquer certaines formes de modalité.

Enfin, l'insalubrité dans certains quartiers n'encourage pas les déplacements des femmes à pied ou à vélo. Les bris de verre augmentent le risque de crevaison, les déchets qui jonchent les trottoirs et les encombrants rendent désagréable la marche à pied. Le mauvais état de la voie, les nids de poule, la chaussée glissante augmentent les risques de chute à vélo. Or, le sentiment d'insécurité se construit autour des représentations visuelles de l'espace à traverser. Une rue dégradée n'encourage pas les femmes à la parcourir car elle reflète un abandon de la politique publique, un lieu où tout est permis et donc un lieu de danger. »

Fréquence d'utilisation au cours des 12 derniers mois pour aller au travail

Les hommes actifs restent encore aujourd'hui majoritaires à utiliser régulièrement le vélo pour les déplacements domicile-travail : toutes fréquences confondues, l'écart entre hommes et femmes ayant recours au vélo est encore significatifs (26,2% chez les hommes actifs, 18,8% chez les femmes actives.)

	Femmes actives	Hommes actifs	Ensemble actifs
Jamais	81,2%	73,8%	76,9%
Moins souvent	2,3%	4%	3,2%
Quelques jours par an	6%	5,3%	5,6%
Quelques jours par mois	2,8%	4,3%	3,7%
Quelques jours par semaine	2,9%	5,1%	4,2%
Tous les jours ou presque	4,9%	7,5%	6,4%

Selon le genre (base : actifs ayant appris à faire du vélo et ayant utilisé le vélo au cours des 12 derniers mois)

Source : Club des villes et des territoires cyclable, 2013, p.13

La tendance se vérifie au niveau régional puisque les femmes ne représentent que 40 % des cyclistes franciliens⁸². Plusieurs freins à la pratique féminine du vélo sont bien identifiés :

/ La compétence, perçue ou réelle : dans son étude "Les français et le vélo" en 2012, le Club des villes et territoires cyclables, notait ainsi que « Les hommes sont plus nombreux à déclarer "savoir très bien faire du vélo" que les femmes (87,6 % contre 69,6 %). Elles sont 21 % à savoir en faire un peu (9,7 % des hommes) et 3,5 % à n'avoir jamais appris à en faire (0,7 % des hommes) »⁸³.

/ La confiance en soi : la même enquête montre que les hommes sont 51,1 % à se déclarer complètement à l'aise pour faire du vélo quotidiennement, contre 28,9 % des femmes interrogées.

Ailleurs en France

Certaines collectivités développent ou soutiennent des ateliers d'apprentissage du vélo sur leurs territoires (la plus connue des vélo-écoles, associative, se situe à Montreuil mais des initiatives portées par les municipalités se développent, c'est notamment le cas de Bordeaux à partir de 2018).

/ Un mode de déplacement moins adapté aux contraintes qui sont celles des femmes : le rapport *Femmes et mobilités urbaines* commandé par la Métropole de Bordeaux, à paraître, permet d'en prendre la mesure. 27 % des femmes transportent des affaires ou des sacs de course en vélo, contre 10 % des hommes. 21,68 % des vélos d'hommes sont équipés pour le transport (sacoques, porte-bagages...) contre 53,84 % des vélos de femmes. 9,65 % sont équipés de porte-bébés contre 3,69 % des vélos d'hommes.

/ La peur de l'accident : la même étude met en lumière que les femmes expriment davantage leur peur de la chute et de l'accident pour elles et leurs enfants que les hommes.

Par ailleurs, des études internationales pointent également des différences significatives dans les trajets retenus par les hommes et les femmes à vélo : ainsi ces dernières privilégient les petites rues, à l'écart de la circulation automobile, ainsi que les pistes cyclables séparées matériellement du reste du trafic⁸⁴.

/ Un mode de transport plus exposé au harcèlement sexiste : l'enquête *Femmes et déplacement* menée à Bordeaux pointe ainsi que c'est lorsqu'elles se déplacent à vélo que les répondantes sont le plus fréquemment harcelées⁸⁵.

En 2015, le géographe Yves Raibaud publiait sur le site lejournal.cnrs.fr un billet intitulé « La ville durable creuse les inégalités »⁸⁷, qui pointait l'ensemble des facteurs évoqués ci-dessus pour s'interroger sur le modèle de ville durable et ses conséquences différenciées sur les femmes et les hommes. En résumé, « 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. »⁸⁸

PRÉCONISATION 20 :

Proposer une offre de vélos en libre-service mieux adaptée au transport de charges ainsi qu'aux parents ; penser l'aménagement des pistes cyclables en intégrant les craintes et habitudes des femmes, pour favoriser leur pratique du vélo.

PAROLE D'USAGÈRE :
« SI JE SAIS QUE JE RENTRE EN VÉLO, À PIED... JE NE VAIS PAS ME METTRE EN JUPE »⁸⁶.

82

IAU, 2013, p.16

83

Club des villes et territoires cyclables, 2013, p.4

84

DILL, GLIBE, 2008, p.52

85

ALESSANDRIN, CESAR-FRANQUET, DAGORN, 2016, p. 30

86

Rapporté dans BERNARD-HOHN M.-C. (dir.), 2011, p. 69

87

RAIBAUD, « La ville durable creuse les inégalités », 2015.

88

RAIBAUD, « La participation des citoyens au projet urbain : une affaire d'hommes ! », 2015, p. 2



LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS : UN FREIN MAJEUR À LA MOBILITÉ DES FEMMES

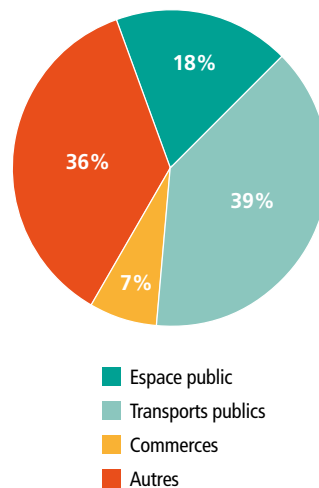
Toutes les enquêtes montrent que le sentiment d'insécurité ressenti par les femmes dans les transports collectifs reste très largement supérieur à celui des hommes.

Ce sentiment est loin d'être déconnecté de faits réels, puisque l'enquête de l'IAU *Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* nous apprend que près de 40 % des agressions sexuelles faites aux femmes dans les lieux publics se déroulent dans les transports.

Quel que soit le mode de transport considéré, les femmes ont davantage peur que les hommes dans les transports. L'écart est plus prononcé en ce qui concerne les réseaux ferrés (RER, métro, train).

Comme dans l'ensemble des espaces publics (voir Centre Hubertine Auclert, *Violences faites aux femmes dans les espaces publics en Île-de-France*, 2018), dans les transports, les Franciliennes jeunes sont plus exposées que la moyenne des femmes françaises à des phénomènes de violences ou de harcèlement sexiste ou sexuel. Une publication récente de l'Observatoire National de la Délinquance et des Réponses Pénales (ONDRP), vient confirmer une surexposition des Franciliennes aux atteintes à caractères sexuels dans les transports en commun par rapport à la moyenne nationale. Le taux de victimation est également supérieur pour les plus jeunes femmes (7,6 % pour une Francilienne âgée de 18 à 21 ans contre 1 % pour les plus de 45 ans par exemple).

Localisation des agressions sexuelles faites aux femmes dans les lieux publics en Île-de-France



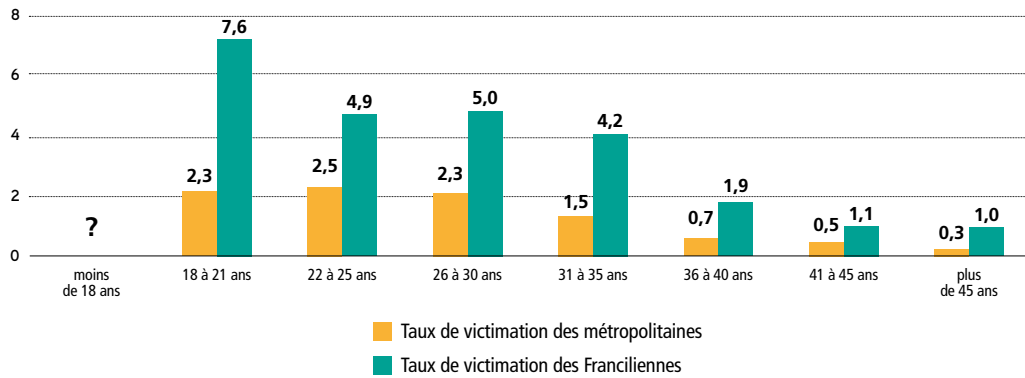
Source : IAU, 2017, pp. 23-24

L'ONDRP émet l'hypothèse, que nous partageons, que cette spécificité découle du fait que « le taux de violences sexuelles dans les espaces publics, notamment dans les transports en commun, dépend de leur niveau de fréquentation ». Ainsi, « le taux de victimation supérieur en Île-de-France serait à mettre en liaison avec l'usage plus généralisé des espaces collectifs et donc des transports en commun. »⁸⁹

89

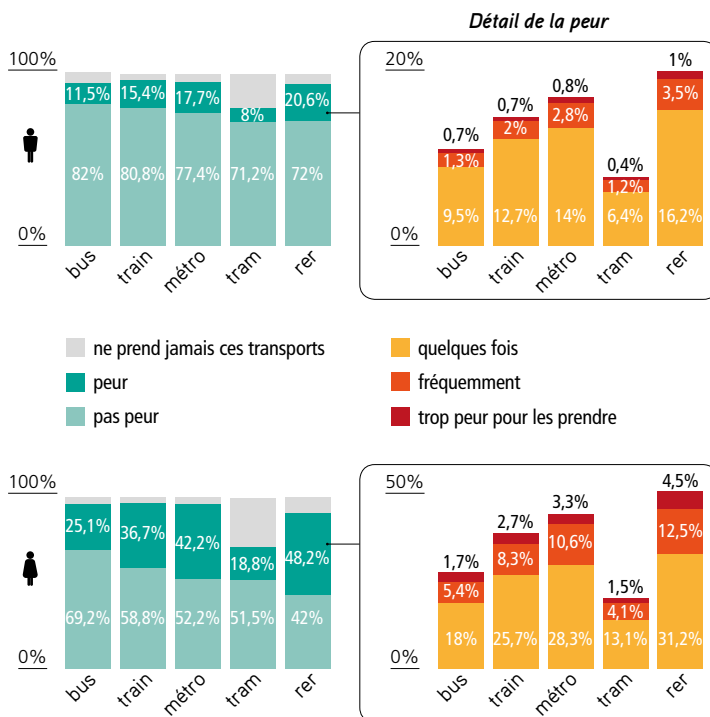
ONDRP, 2017, p. 6

Taux de victimation sur 2 ans par âges des femmes victimes d'atteintes à caractère sexuel dans les transports en commun



Source : enquête "Cadre de vie et sécurité" 2008 à 2016, Insee-Ondrp SSMSI

Le sentiment de sécurité dans les différents modes de transports en commun



Les femmes ayant peur « fréquemment » ou « trop peur pour prendre les transports » représentaient par ailleurs une proportion plus importante des usagères déclarant se sentir en insécurité que les hommes. Ces derniers ont plus fréquemment peur « quelques fois ».

Ce sentiment d'insécurité latent a des conséquences bien réelles sur les mobilités des femmes, puisqu'en 2015, 6,2 % des femmes avouent choisir de ne pas prendre les transports en commun (bus, tramway, RER, métro ou train) contre 1,6 % des hommes⁹⁰.

Source : IAU idf - enquête "victimisation et sentiment d'insécurité en Île-de-France", 2015

Mesurer le phénomène de harcèlement dans les transports

Si des enquêtes de victimation régulières permettent de mesurer le sentiment d'insécurité des femmes et des hommes dans les transports, très peu de données sont disponibles quant aux faits de harcèlement sexistes subis.

Les statistiques pénales disponibles permettent de mesurer les atteintes d'ordre sexuel (agressions, frotteurs, exhibitionnisme, etc.) sans prévoir une catégorie statistique propre au harcèlement dans les transports.

Pourtant, ces dernières années, plusieurs initiatives ont visé à mesurer le phénomène.

Le Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes a ainsi mené en 2015 deux consultations auprès d'environ 600 personnes⁹¹ qui mettaient en lumière le phénomène. Ainsi 100 % des femmes utilisatrices de transports en commun interrogées déclaraient avoir déjà été victimes une fois dans leur vie de harcèlement sexiste, voire d'agression sexuelle.

L'année suivante, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) s'emparait à son tour de cette problématique et diffusait un questionnaire, rempli par plus de 6 000 personnes⁹². Les résultats venaient confirmer l'ampleur du phénomène de harcèlement sexiste dans les transports publics, puisque 87 % des répondantes affirmaient avoir déjà été victimes de tels faits.

Enfin, en 2016, la Ville et la Métropole de Bordeaux ainsi que le transporteur Keolis ont financé une enquête *Femmes et déplacements* qui indiquait que plus de 82 % des 4 575 répondantes avaient subi des faits de harcèlement et de violence au cours des douze derniers mois lors de leurs déplacements au sein de Bordeaux Métropole⁹³.

Ces diverses analyses sont à saluer car elles permettent de prendre la mesure d'un phénomène trop souvent considéré comme banal. Cependant, elles sont le fruit d'initiatives non-coordonnées et reposent sur des méthodologies d'enquête différentes.

Comme l'indique la FNAUT : « Face à l'importance du phénomène de harcèlement sexiste dans les transports, les enquêtes de victimation et les statistiques pénales devraient mieux isoler ces comportements. Elles devraient constituer une catégorie statistique spécifique parmi l'ensemble des atteintes d'ordre sexuel, afin de faciliter l'observation statistique du phénomène et de mieux adapter la réponse publique. »⁹⁴

PRÉCONISATION 21 :

Poursuivre la production des enquêtes victimation et sentiment d'insécurité des femmes et des hommes dans les transports en commun et renforcer la connaissance du phénomène de harcèlement sexiste dans les transports par la constitution d'une catégorie statistique spécifique dans les enquêtes récurrentes.

L'enquête de la FNAUT venait confirmer les données déjà disponibles en matière de sentiment d'insécurité des femmes dans les transports, puisqu'elle mettait en lumière la crainte quasi systématique ressentie par celles-ci (seules 3 % des répondantes ne craignaient « jamais » d'être harcelées dans les transports)⁹⁵.

« FACE À L'IMPORTANCE DU PHÉNOMÈNE DU HARCÈLEMENT SEXISTE DANS LES TRANSPORTS, LES ENQUÊTES DE VICTIMATION DEVRAIENT CONSTITUER UNE CATÉGORIE STATISTIQUE SPÉCIFIQUE AFIN DE FACILITER L'OBSERVATION ».

Source : FNAUT

91

HCEfh, *Avis...*, 2015, p.11

92

FNAUT, 2016, pp. 5-8

93

ALESSANDRIN, CÉSAR-FLANQUET, DAGORN, 2016, p.27

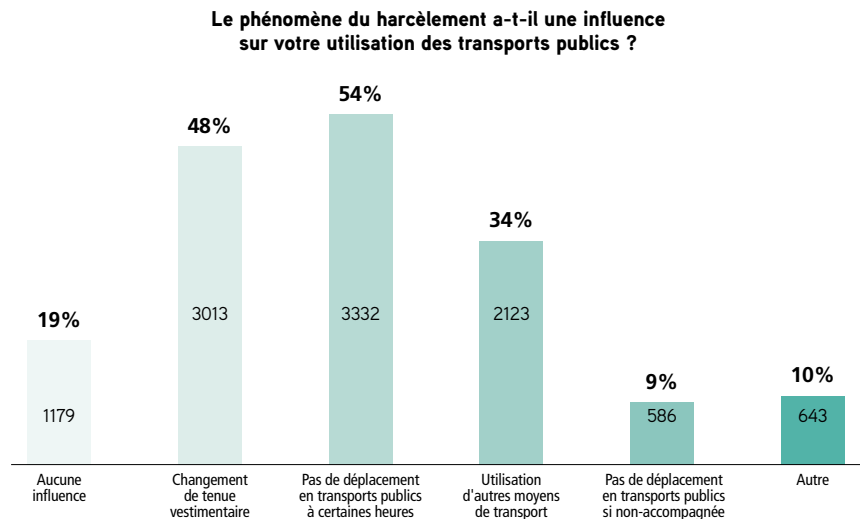
94

FNAUT, 2017, p. 6

95

FNAUT, 2016, p. 10

L'étude venait également confirmer l'impact du harcèlement systémique et de la peur qui en découle sur l'utilisation des transports :



Source : FNAUT, 2016, p. 10

Ainsi près de la moitié des femmes interrogées déclaraient s'abstenir de prendre les transports à certaines heures (nocturnes principalement) ou changer de tenue vestimentaire spécifiquement pour échapper aux phénomènes de harcèlement. Pire encore, près de 10 % des répondantes choisissaient de ne pas se déplacer en transports publics du tout, si personne ne les accompagnait.

En ce qui concerne les lieux où ont été subis les actes de harcèlement, la majorité (84%) ont lieu à bord de véhicules, ce qui n'est pas étonnant au vu de la proximité physique et du temps passé en leur sein. On peut noter que les autres espaces compris dans les transports publics sont également concernés, particulièrement les quais (57%) mais également les couloirs et itinéraires d'accès.

« Parole d'expert »

Arnaud Alessandrin, sociologue à l'Université de Bordeaux, coordinateur de l'Observatoire Bordelais de l'Égalité ; Johanna Dagorn, sociologue à l'université de Bordeaux Segalen au sein du laboratoire LACES (Laboratoire Cultures – Éducation – Sociétés). Tous deux sont à l'origine (avec Laetitia César-Flanquet) de l'étude Femmes et déplacement, parue en 2016 et financée par la Ville et la Métropole de Bordeaux ainsi que le transporteur Keolis.

Quels sont les obstacles qui restreignent les femmes dans leur utilisation des transports publics ?

Arnaud Alessandrin (AA) : La catégorie « femme » n'est pas homogène. De quelles femmes nous parlons ? Les femmes ouvrières et employées, n'habitant plus le centre des grandes villes comme Bordeaux, connaissent des empêchements matériels que ne connaissent pas les femmes cadres. Toutefois, toutes les femmes expérimentent le sexisme, sous ses diverses formes, allant de l'interpellation au viol. Aussi, les femmes homosexuelles, racisées, trans ou en surpoids sont surexposées aux violences, ainsi que les étudiantes.

Johanna Dagorn (JD) : La présence et la visibilité des filles et des femmes dans les transports publics ne vont pas de soi. Le premier obstacle qu'elles rencontrent est le sentiment d'insécurité. Lorsqu'elles appréhendent de les prendre, alors, certaines préfèrent opter pour la voiture afin d'éviter tout contact. D'où l'intérêt, comme dans notre enquête, de travailler en amont sur les chaînes de déplacement. Les autres obstacles dans les transports sont la temporalité (le soir, la nuit) et le monde. La peur s'intensifie selon que les transports sont bondés ou au contraire désertifiés.

Comment définissez-vous le harcèlement dans les transports publics ?

AA : Le harcèlement procède par répétition d'une personne harceleur sur une personne harcelée. Mais le harcèlement de rue relève plus d'un sentiment d'être fréquemment victime de sexisme, par différentes personnes. L'intensité et la fréquence, ainsi que la nature des faits sont alors à distinguer. La définition juridique du harcèlement de rue est donc fatalement compliquée à cerner, et la pénalisation des harceleurs de rue, aux vues des exemples étrangers, s'avère souvent hypo-efficace.

JD : Le harcèlement, à l'instar de la définition criminologique se définit selon 4 critères principaux qui sont :

- la fréquence (avec des étudiantes qui sont multi-harcelées) ;
- l'intensité (selon que la victime est seule ou non, que les auteurs sont nombreux, l'impact du même acte n'est pas le même) ;
- le pouvoir (même si l'auteur n'a pas nécessaire conscience du mal engendré, la victime elle, a peur, d'où la dissymétrie des rapports ;
- la nature des actes (ce sont très souvent des micro-événements parfois imperceptibles pour les témoins, mais non pour la victime).

Comment prévenir ce type de violence faite aux femmes ?

AA : Dans les violences, il y a certes les violentées et les violentants, mais il y a aussi les témoins. Si les victimes doivent savoir que leurs paroles seront prises en compte (les réseaux sociaux semblent de ce point de vue mieux fonctionner que les commissariats), il faut également que les auteurs quittent l'impunité et prennent conscience des conséquences de leurs actes. Mais ceci n'est pas tout : les témoins doivent enfin être et se sentir concernés.

JD : Il existe plusieurs modes de prévention :

- les campagnes d'affichage dans les transports comme la campagne nationale « Stop ça suffit », qui, s'adressant aux témoins, permet une sensibilisation générale et non culpabilisante, en sortant de la dyade victime/auteur ;
- les formations et sensibilisations des adultes au respect mutuel, car à travers ces gestes, se cachent des rapports inégalitaires entre les femmes et les hommes ;
- des sensibilisations envers les jeunes dès l'école primaire. Il existe déjà des outils dans les différents degrés que l'on peut retrouver sur le site *Non au harcèlement*⁹⁶ ; des *Petits citoyens*⁹⁷ pour le primaire à la vidéo *Les rumeurs*⁹⁸ pour le second degré.

Comment lutter contre le harcèlement dans les transports ?

AA : Dénoncer les auteurs, protéger les victimes et concerner les témoins est un triptyque inextricable. Mais le rôle des institutions est à interroger : le rôle de l'école dans l'apprentissage des comportements genrés, le rôle de cette même école dans l'apprentissage du consentement et le rôle des agents de sécurité, c'est-à-dire des formations qui leur sont procurées. Enfin, il faut, dans les outils de communication, rendre visible toutes les femmes, pas uniquement de jeunes filles blanches, minces et hétérosexuelles.

JD : La lutte vient avec et après la prévention en se focalisant sur les auteurs particulièrement, par un rappel de la loi, et si nécessaire en l'appliquant pour les micro-violences relevant de la justice telles que l'injure publique. Et en rassurant les victimes avec les moyens d'écoute dédiés, et les procédures simplifiées avec des formulaires pré-remplis dans les gares ou stations de métro afin de faciliter les plaintes et ainsi, la reconnaissance des victimes et du phénomène. »

- 96

Site Non au harcèlement du Ministère de l'Éducation nationale

- 97

Site de l'association Les Petits Citoyens

- 98

Les rumeurs - Agir contre le harcèlement à l'École, vidéo disponible en ligne

- 99

IAU, 2017, p. 21

- 100

IAU, 2017, p. 32

- 101

STIF, 2017

- 102

FNAUT, 2017, p.21

- 103

FNAUT 2017, p. 23

Réagir : sécuriser les transports, former les personnels

Face à ces constats, il apparaît urgent de réagir en renforçant la sécurité dans les transports ainsi que dans les emprises des gares et d'intermodalité.

VIDÉOPROTECTION

Le déploiement de la vidéoprotection semble utile à cet égard car cette dernière contribue à réduire le sentiment d'insécurité, notamment des femmes. Comme le note l'IAU dans son enquête, « les personnes qui ont peur dans les transports en commun sont en revanche plus enclines à leur attribuer un rôle dans la lutte contre la délinquance sur l'espace public : 82,5 % sont favorables à l'installation de caméras dans les lieux publics, contre 65,5 % de celles qui n'ont pas peur. »⁹⁹ Ainsi, 73,8 % des femmes sont rassurées par la présence de caméras de surveillance dans les transports en commun¹⁰⁰.

Par ailleurs, la vidéoprotection favorise également la résolution des enquêtes relatives à des agressions sexuelles (audition publique de Jaclina Jovanovic, Commandant de Police, brigade d'atteinte aux personnes, Sureté régionale des transports, le 20 juin 2017).

PAROLE D'USAGÈRE :
« JE NE SAVAIS PAS QUE LES ALARMES POUVAIENT ÊTRE UTILISÉES POUR SIGNALER DE TELS AGISSEMENTS [DE HARCÈLEMENT] »¹⁰³.

Île-de-France Mobilités¹⁰¹ (ex-STIF) a décidé en 2017 que 100 % des bus du réseau Optile et des trains du réseau régional seraient équipés de vidéoprotection, respectivement en 2018 et 2021. 100 % des tramways et bus RATP sont d'ores et déjà équipés.

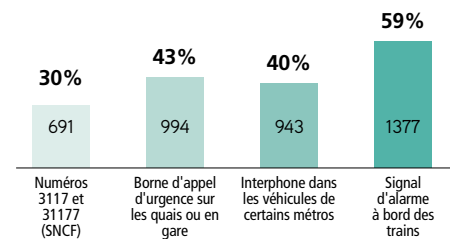
De plus, 100 % des gares et stations SNCF et RATP sont équipées en vidéoprotection et la Région Île-de-France anticipe l'émergence de nouveaux modes de déplacement en contribuant au déploiement de

caméras dans les gares routières peu ou pas équipées.

DISPOSITIFS D'ALERTE DANS LES VÉHICULES ET LES GARES

L'enquête de 2016 de la Fédération nationale des associations d'usagers de transports nous fournit des détails intéressants sur la connaissance par les usagères des différents dispositifs d'alerte disponibles dans les transports :

Saviez-vous que les systèmes d'alerte suivants pouvaient être utilisés en cas de harcèlement ?
(cochez si oui)

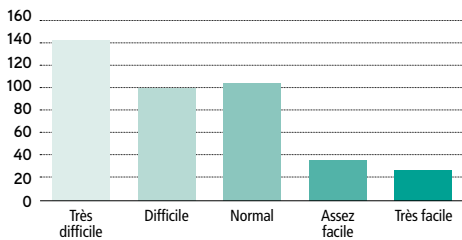


Source : FNAUT, 2016, p. 19

Dans une nouvelle enquête, menée en 2017 par la FNAUT, 46 % des personnes interrogées n'avaient jamais remarqué, ni la présence de dispositifs d'alerte, ni celle d'agents de l'exploitant. Seules 5 % des enquêtées avaient déjà eu recours à des dispositifs d'alerte, quels qu'ils soient¹⁰².

De plus, outre la méconnaissance des dispositifs par les usagères, celles-ci jugent majoritairement leur usage très difficile :

**Usage des dispositifs (facile/difficile)
(nombre de répondantes)**



Source : FNAUT, 2017, p. 22

NUMÉROS D'URGENCE ET APPLICATIONS

La SNCF a mis en place un numéro d'urgence, le 3117, d'abord en Île-de-France, puis étendu à l'ensemble du réseau SNCF. Depuis 2015, le 31177 permet également d'alerter en cas d'incivilité ou d'agression, par SMS.

Le 22 mars 2017, Île-de-France mobilité (ex-STIF) approuvait l'extension du numéro au réseau RATP, et son expérimentation par le groupe Keolis (qui exploite notamment de nombreuses lignes de bus en banlieue)¹⁰⁴. Enfin, pour renforcer l'accès à ce service d'urgence l'application mobile Vianavigo intègre la possibilité d'appeler en un ou deux clics. Île-de-France Mobilités a également lancé une application spéciale 3117 qui permet de signaler une situation de harcèlement sexiste en un clic.



La même délibération prévoyait en son article 7 une campagne d'affichage pour faire connaître les outils de signalement du harcèlement dans les transports collectifs et de présenter chaque année un bilan de l'utilisation des numéros d'appel à la commission de la qualité de service, de l'accessibilité et des relations avec les usagers. Communiquer quant aux numéros d'urgence et à l'ensemble des dispositifs d'alerte est nécessaire, tout comme l'évaluation régulière de ces outils.

En effet, en 2016, moins d'une usagère interrogée sur trois connaissait l'existence des numéros d'alerte mis en place par la SNCF sur son réseau. De plus, aucune évaluation publique du recours aux numéros d'urgence n'était disponible.

PRÉCONISATION 22 :

Soutenir et renforcer la communication autour des numéros 3117 et 31177 pour les faire mieux connaître du public, notamment des potentielles victimes de harcèlement sexiste ; renforcer le suivi qualité du service 3117/31177 (déterminer le nombre d'appels reçus pour des faits de harcèlement sexiste ou d'agression sexuelle, le type de réponse apporté et sa pertinence) ; suivre l'évolution des appels aux 3117/31177 pour en faire un nouvel indicateur.

FOCUS

Pour faire connaître les dispositifs d'alerte aux femmes victimes et aux témoins de harcèlement sexuel dans les transports, la région Île-de-France, Île-de-France mobilités, la RATP et la SNCF ont lancé le 5 mars 2018 une importante campagne de sensibilisation et de prévention. Elle se compose de 3 affiches, de flyers, mais aussi de messages sonores diffusés dans les stations et gares du réseau (voir page suivante) et met en avant les numéros 3117, 31177 et l'application d'alerte 3117.

104

Voir délibération n°2017/120 du STIF relative à la Sureté dans les transports en Île-de-France, [articles 2 et 6](#)

PARTIE 2 / TRANSPORTS ET MOBILITÉS

**NE MINIMISONS JAMAIS
LE HARCÈLEMENT SEXUEL**
VICTIMES OU TÉMOINS, DONNEZ L'ALERTE !

AGENT APPEL 3117 31177 3117
TELEPHONE SMS APPLICATION



Bea+France Bea+France mobile SVEP RATP

* Appel et numéro enregistré même si masqué. Service et appel gratuits. ** SMS et numéro enregistré même si masqué. Plus SMS de votre opérateur. Numéros accessibles 24h/24 - 7j/7. Attention, ces numéros ne se substituent pas à ceux des urgences : 15 (SAMU) | 17 (police) | 18 (pompiers) | 112 (urgence en Europe).

**NE MINIMISONS JAMAIS
LE HARCÈLEMENT SEXUEL**
VICTIMES OU TÉMOINS, DONNEZ L'ALERTE !

AGENT APPEL 3117 31177 3117
TELEPHONE SMS APPLICATION



Bea+France Bea+France mobile SVEP RATP

* Appel et numéro enregistré même si masqué. Service et appel gratuits. ** SMS et numéro enregistré même si masqué. Plus SMS de votre opérateur. Numéros accessibles 24h/24 - 7j/7. Attention, ces numéros ne se substituent pas à ceux des urgences : 15 (SAMU) | 17 (police) | 18 (pompiers) | 112 (urgence en Europe).

**NE MINIMISONS JAMAIS
LE HARCÈLEMENT SEXUEL**
VICTIMES OU TÉMOINS, DONNEZ L'ALERTE !

AGENT APPEL 3117 31177 3117
TELEPHONE SMS APPLICATION



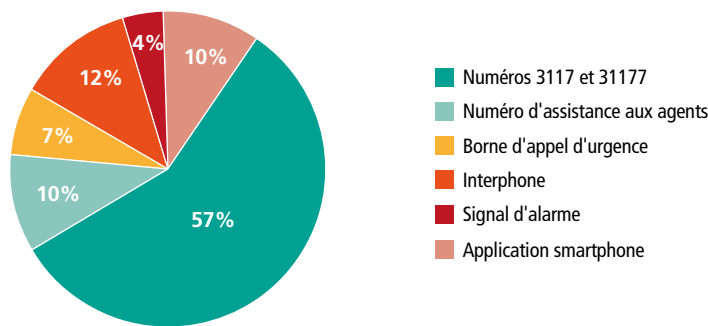
Bea+France Bea+France mobile SVEP RATP

* Appel et numéro enregistré même si masqué. Service et appel gratuits. ** SMS et numéro enregistré même si masqué. Plus SMS de votre opérateur. Numéros accessibles 24h/24 - 7j/7. Attention, ces numéros ne se substituent pas à ceux des urgences : 15 (SAMU) | 17 (police) | 18 (pompiers) | 112 (urgence en Europe).

DISPOSITIFS D'ALERTE DANS LES VÉHICULES ET SUR LES QUAIS / DANS LES GARES

Le signal d'alarme est le dispositif d'alerte le mieux connu des usagères des transports. Pourtant l'enquête 2017 de la FNAUT met en lumière un usage quasiment équivalent des numéros et applications (14 % des répondantes) que du signal d'alarme (12 %).

À quels dispositifs avez-vous eu recours ?



Source : FNAUT, 2017, p. 22

Comment expliquer un tel sous-recours à un dispositif pourtant mieux connu ? Nous postulons que les sanctions liées à un usage abusif du signal d'alarme peuvent dissuader certaines victimes à se servir de celui-ci. Le harcèlement à caractère sexiste est encore largement toléré au sein de notre société, et que les victimes de tels actes ne vont pas toujours se sentir légitimes à actionner un dispositif réservé aux cas « d'absolue nécessité ».

Rappelons un fait divers récent en guise d'illustration. À Mantes-la-Jolie, une usagère victime d'une agression sexuelle dans le train tire le signal d'alarme pour attendre l'arrivée de la police et se fait prendre à partie par des passagers qui l'accusent de mettre le train en retard¹⁰⁵.

Pourtant, l'usage du signal d'alarme en cas d'agression sexiste ou sexuelle est recommandé par la Police elle-même (audition publique de Jaclina Jovanovic, Commandant

de Police, brigade d'atteinte aux personnes, Sureté régionale des transports, le 20 juin 2017).

Enfin, les bornes d'appel d'urgence placées sur les quais ou en gare ne sont connues que de 43 % des usagères et ne représentent que 10 % des moyens de recours utilisés ; preuve qu'il existe encore de grandes marges de progression quant à leur appropriation par les usagères.

PAROLE D'USAGÈRE :
« J'AI ENTENDU DES GENS DIRE AVEC DÉDAIN "ON A ARRÊTÉ LE TRAIN POUR ÇA ?!" »¹⁰⁶.

105

France Soir, « Vic-time d'une agression sexuelle, elle tire le signal d'alarme du train mais finit poussée dehors », 13 mai 2017

106

Extrait d'un témoignage sur la plateforme Paye ta Shnek

Ailleurs en Europe

La compagnie de transport viennoise, *Wiener linien*, visibilise les bornes d'appel d'urgence sur les quais de son métro ; celles-ci sont signalées très clairement, notamment au sol :



107

Vidéo de la campagne de Wiener linien disponible en ligne

De plus, des vidéos ont été produites pour sensibiliser à l'utilisation des dispositifs d'alerte, dont une met en scène un cas de harcèlement sexuel dans une rame de métro, dans laquelle une femme a recours à l'interphone à bord du véhicule¹⁰⁷.

PAROLE D'USAGÈRE :
« IL FAUDRAIT UN AGENT POSTÉ À CHAQUE ENTRÉE DE MÉTRO, DE RER OU DE TRAM AUX HEURES DE POINTE. ON ÉVITERAIT LA FRAUDE, ON CRÉERAIT DES LIENS AVEC LES USAGERS, ET LES FEMMES AURAIENT QUELQU'UN VERS QUI SE TOURNER EN CAS DE SOUCI. »

Dans son Avis de 2015, le Haut Conseil à l'Égalité proposait que les bornes, stickers d'information pour le 3117, signaux d'alarme, etc., portent une mention explicite « En cas de danger, de violences, ou de malaise » (recommandation n°6). Dans leurs propositions au transporteur toulousain Tisséo, les associations LDH, AUTATE et Stop harcèlement de rue proposent d'y ajouter la mention du « harcèlement ».

PRÉSENCE HUMAINE DANS LES VÉHICULES ET GARES

Encas d'agression ou de harcèlement, les agents et agentes du transporteur demeurent le

dispositif de recours le plus utilisé à hauteur de 57 %.

La présence humaine demeure donc indispensable, tant au sein des véhicules que dans les gares et lieux d'intermodalité. À cet égard, la politique volontariste de renforcement des équipes de médiation et de sécurité (SUGE pour la SNCF, GPSR pour la RATP) poursuivie depuis 2016 ainsi que le recrutement d'agents de sûreté dans les bus de grandes couronnes en 2017 sont à saluer.

Par ailleurs, on sait à quel point les phénomènes de harcèlement sexiste ou les agressions sexuelles peuvent profondément marquer les victimes, qui auront parfois plus de facilité à s'ouvrir de tels agissements à une autre femme. Renforcer la mixité des équipes présentes en station ainsi qu'au sein des véhicules est donc un enjeu pour libérer la parole des femmes victimes.

FORMATION DES AGENTS

L'avis du HCE tout comme le rapport de la FNAUT¹⁰⁸ pointaient l'importance de la formation des personnels des entreprises de transports.

Les répondantes à l'enquête FNAUT 2016 considéraient même que la formation des agents était la meilleure solution à apporter aux problématiques de harcèlement dans les transports (elles étaient 65 % à considérer cette solution efficace). Ce résultat est assez cohérent puisque les femmes victimes de harcèlement sexiste ou d'agressions sexuelles vont privilégier le recours aux personnels du transporteur en cas de problème.

La nécessité d'une montée en compétence des personnels de sécurité de la SNCF et de la RATP sur cette thématique a récemment été actée, par l'arrêté du 28 septembre 2016¹⁰⁹. Celui-ci prévoit que des contenus relatifs aux « dispositions pour lutter contre les violences et les atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs » soient intégrés aux modules de formation initiale et continue des agents internes de sécurité des deux transporteurs.

Cependant, les femmes victimes de harcèlement sexiste ou d'agression sexuelle ne sont pas nécessairement confrontées en premier lieu à des personnels de sécurité, mais également aux médiateurs et médiatrices, aux personnels commerciaux ou aux chauffeurs de bus par exemple.

Il est capital d'envisager la formation de l'ensemble des personnels des transporteurs, et non uniquement des forces de sécurité.

—
108
HCE, 2015, recommandation n°2 et FNAUT, 2016, p. 46

PAROLE D'USAGÈRE :
« QUAND, UNE STATION PLUS LOIN, J'AI COGNÉ À LA VITRE DU CONDUCTEUR, CELUI-CI A IMMÉDIATEMENT SIGNALÉ LE PROBLÈME AU PERSONNEL DE GARE. À LA DEMANDE D'INTERVENTION SUIVANTE : "UNE FEMME SE FAIT AGRRESSER SEXUELLEMENT DANS MON TRAIN", LA VOIX MASCULINE AU BOUT DU TALKIE-WALKIE A RI ET RÉPONDU "BAH ELLE EST PAS MORTE". TOI, DONT LE RÔLE EST DE PRÊTER SECOURS ET ASSISTANCE AUX VOYAGEURS, SI TU ME LIS, J'ESPÈRE QUE TU AS HONTE. »¹¹⁰

PRÉCONISATION 23 :

Maintenir une présence humaine conséquente et mixte sur l'ensemble du réseau de transport régional ; renforcer la mixité au sein des équipes ; former l'ensemble des professionnels des entreprises de transport.

—
109
Arrêté du 28 septembre 2016 relatif à la formation des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP

—
110
Extrait d'un témoignage sur la plateforme [Paye ta Shnek](#)

—
111
L'ensemble des propositions de Tisséo, ainsi que les propositions d'actions complémentaires d'un collectif d'associations sont disponibles en ligne : [Lutte contre le harcèlement sexisme dans les transports publics](#)

Ailleurs en France

À **Toulouse**, le transporteur Tisséo a choisi de s'engager résolument contre le harcèlement sexiste ; outre une campagne d'affichage, des actions de sensibilisation auprès des jeunes, la création d'outils de mesure et de suivi de ce phénomène, un plan de formation ambitieux a également été prévu¹¹¹. Ainsi, après la formation de l'encadrement et de l'ensemble des agents de la 1ère ligne de métro, la formation de 1 800 agents était envisagée à partir de fin 2017. Les personnels visés devaient être les agents de prévention, vérificateurs, conducteurs, opérateur technico-commerciaux métro, responsables exploitation et agents d'accueil.

Prévenir les violences

CAMPAGNE DE SENSIBILISATION

Outre la formation des personnels, la sensibilisation de l'ensemble des usagers et usagères est nécessaire. Celle-ci peut s'adresser à plusieurs catégories de publics : les agresseurs, témoins et victimes potentielles.

La campagne nationale de lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports, initiée en novembre 2015 par le ministère des Affaires sociales, de la Santé et des Droits des femmes, avait justement pris le parti de produire trois affiches distinctes, destinées à ces trois catégories de public.

Agresseurs



Témoins



Victimes



Les agresseurs doivent prendre conscience que leurs comportements ne sont pas tolérables, et comprendre qu'ils ne sont en rien assimilables à une relation de séduction. Il est également utile de rappeler que les agissements de harcèlement sexiste tombent sous le coup de la loi.

Les témoins sont également invités à ne pas tolérer ce type d'agissement. L'enquête 2016 de la FNAUT indiquait que dans 86 % des cas de harcèlement étudiés, des témoins étaient présents ; or, dans 89 % des cas, ceux-ci n'avaient eu aucune réaction¹¹³. Les travaux menés à Bordeaux confirment ce triste constat, puisque 88,6 % des témoins d'incidents n'avaient là encore eu aucune réaction.

Ailleurs en France

À Toulouse, le transporteur Tisséo a lancé sa propre campagne de prévention contre le harcèlement sexiste, composée de trois affiches mettant en scène des monstres qui s'adressent toutes à la fois aux témoins, victimes et agresseurs. Une annonce sonore complète le dispositif¹¹⁴ en rappelant notamment l'existence du système de vidéoprotection, la présence d'agents de sécurité sur le réseau ainsi que la possibilité pour les victimes ou témoins d'utiliser les bornes d'appel et interphones pour alerter.

Les victimes doivent faire valoir leurs droits. L'enquête de la FNAUT de 2016 expliquait que, parmi les répondantes se déclarant victimes de harcèlement, 71 % ont subi des actes constituant des infractions pénales, qui auraient donc pu donner lieu à une plainte. Or, seules 2% des enquêtées victimes de harcèlement ont effectivement porté plainte.

Les campagnes de communication ont donc également pour but de libérer la parole des femmes, et de les inciter à dénoncer les agissements dont elles sont victimes. Jaclina Jovanovic, Commandant de Police, brigade

d'atteinte aux personnes, Sureté régionale des transports, auditionnée le 20 juin 2017, nous indiquait ainsi que la campagne nationale contre le harcèlement dans les transports avait provoqué une hausse des plaintes enregistrées.

L'ensemble des supports de la campagne gouvernementale (qui compte également une vidéo interactive de sensibilisation, ainsi qu'un ensemble de documents pédagogiques) sont disponibles librement en ligne, pour celles et ceux qui souhaiteraient la relayer¹¹⁵.

PAROLE D'USAGÈRE :
« JE DEMANDAIS DE L'AIDE EN CRIANT AUTOUR DE MOI, PERSONNE N'A BOUGÉ. »¹¹².

PRÉCONISATION 24 :

Amplifier l'effort de communication quant aux dispositifs d'alerte à bord des trains et en gare, à la fois à destination des victimes potentielles et de l'ensemble des usagers ; pérenniser une communication relative au harcèlement sexiste dans les transports ; mener des campagnes ponctuelles pour visibiliser la thématique.

L'ARRÊT À LA DEMANDE DANS LES BUS DE NUIT

Le principe d'arrêt à la demande dans les bus de nuit nous provient du Canada, notamment de la Ville de Montréal, où il est appelé « Entre 2 arrêts ».

L'idée est simple : permettre aux femmes non-accompagnées d'être déposées hors des arrêts habituels si elles en adressent la demande au conducteur ou à la conductrice du bus. Le service ne fonctionne qu'à partir d'une heure donnée (19h30 la plupart du temps, 21h en été). En outre, si le chauffeur essaye de déposer l'usagère au plus près de l'endroit indiqué, il demeure décisionnaire pour d'évidentes raisons de sécurité.

112

ALESSANDRIN A., CÉSAR-FLANQUET L., DAGORN J., 2016, p. 37

113

FNAUT, 2016, p.17

114

[Le dispositif de Tisséo est accessible en ligne](#)

115

[Les supports de la campagne sont disponibles en ligne](#)

Ce dispositif est mis en œuvre à Montréal depuis 1996. L'agglomération nantaise, après une expérimentation initiée en 2015, a pérennisé le dispositif. La Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités se sont saisis de la question en mars 2017, décidant d'expérimenter le principe d'arrêt à la demande. En France, il n'est aujourd'hui pas question de réserver le dispositif uniquement aux femmes comme c'est le cas au Québec¹¹⁶. Aujourd'hui, en dehors de la région, seules les villes de Nantes et de Bordeaux mettent en œuvre ou expérimentent un tel dispositif en France.

L'expérimentation francilienne devra permettre d'interroger le périmètre exact de déploiement du dispositif : se limitera-t-il aux seuls Noctiliens (qui circulent entre 0h30 et 5h30 environ) ? Sera-t-il accessible pour l'ensemble des bus circulant la nuit (donc sur des horaires proches de ceux du réseau montréalais en hiver) ?

Par ailleurs, l'un des grands enjeux est de faire connaître le dispositif d'arrêt à la demande. Ainsi, les répondantes à l'enquête FNAUT 2017 n'étaient que 31 % à connaître le principe de l'arrêt à la demande, et seulement 2 % à y avoir déjà eu recours. Pourtant, elles étaient plus de 85 % à le trouver utile¹¹⁷. Il sera donc capital de communiquer sur la mise en place de ce nouveau service à terme, notamment auprès des catégories de la population circulant la nuit (étudiants et étudiantes par exemple).

PRÉCONISATION 25 :

Poursuivre l'expérimentation du service d'arrêt à la demande sur les bus de nuit, ne pas le limiter aux seuls noctiliens, communiquer auprès des usagers et usagères sur ce service.

LE TRANSPORT EN NON-MIXITÉ : UNE FAUSSE BONNE IDÉE ?

Dans de nombreux pays, des dispositifs de transports en non-mixité ont été mis en place pour résoudre la question du harcèlement sexiste et des agressions sexuelles. C'est notamment le cas du Japon, du Mexique, de la Thaïlande, de l'Inde, du Brésil ou encore de l'Égypte. Deux modalités de mises en œuvre existent :

- / réserver une voiture, un wagon, aux femmes aux heures de pointe ;
- / réserver une partie des places aux femmes, en interdisant l'occupation par des hommes (dans le bus par exemple).

Ces dispositifs ne vont pas sans poser problème.

Tout d'abord, comment faire respecter l'interdiction faite aux hommes de monter à bord d'un wagon donné ou de ne pas occuper certaines places ? Pour s'assurer que la non-mixité soit respectée, ces mesures sont bien souvent accompagnées du déploiement de vigiles ou d'agents de sécurité chargés de veiller à ce que l'occupation des espaces soit adéquate.

Par ailleurs, ces mesures sont parfois critiquées car elles ne s'attaquent pas à la racine du problème, le sexisme latent dans nos sociétés. Elles ne feraient que traiter les symptômes d'un mal plus profond, sans envisager de solution de long terme.

Enfin, en créant un espace réservé aux femmes, on contribue à ce qu'elles ne se sentent pas à leur place dans les espaces de mixité. Ainsi, de nombreux témoignages pointent que le fait qu'une femme choisisse de voyager dans un wagon mixte est parfois perçu par les hommes comme le signe d'une « disponibilité », et renforce de fait les comportements sexistes de ceux-ci.

116

Ce qui n'a pas été sans susciter de polémique au Québec, voir Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, Transport en commun - service de descente entre deux arrêts visant en exclusivité les femmes : discrimination fondée sur le sexe ?, 1997

117

FNAUT, 2017, pp. 24-25

« Ailleurs dans le monde »

Ana-Carmen Aguilar Higareda, directrice du développement urbain et durable au sein de l'Institut de planification, de statistique et de géographie de l'État de Guanajuato, au Mexique.

Pourquoi avoir développé des transports en non-mixité ?

Ana-Carmen Aguilar Higareda (ACAH) : Il est important de souligner qu'au Mexique les femmes sont considérées comme un groupe vulnérable (au même titre que les enfants, les personnes âgées ou les personnes handicapées). C'est pour cela qu'un travail intense a été mené au travers des « protocoles contre le harcèlement », ayant pour but de visibiliser la violence et les conduites agressives des hommes à l'encontre des femmes, ainsi qu'à développer l'*empowerment* des femmes, en leur faisant prendre conscience que la violence n'est pas normale, qu'il existe différents types de violences et qu'elles ont le droit d'exiger de ne pas être violentées et surtout à ne pas se sentir responsables ou coupables.

Ces dernières années, le thème de la violence a été présent de manière très importante dans la perception des personnes. C'est pour cela que l'Institut National de Statistique, Géographie et Informatique (INEGI) réalise depuis avril 2009 l'Enquête Nationale de Sécurité Publique Urbaine (ENSU) ainsi que l'Enquête Nationale sur les Victimes et la Perception de la Sécurité Publique (ENVIPE) depuis 2011. La population guanajuantense (de plus de 18 ans) perçoit l'insécurité à 64,7 %. Au sein des différents groupes qui composent cette population, les femmes ont un sentiment d'insécurité supérieur à la moyenne, équivalent à 65,2 %. Dans la collectivité de Guanajuato, 7 femmes sur 10 ont un sentiment d'insécurité très élevé. Et les transports publics correspondent au lieu où elles se sentent les plus vulnérables.

Quels sont les effets de cette mesure de non-mixité ?

ACAH : Compte tenu du contexte exposé précédemment, le Gouvernement et la société civile ont développé des actions pour visibiliser la violence dans les transports et les espaces publics, au moyen de différentes campagnes [NDLR : une présentation en espagnol présentant ces campagnes est disponible sur le site du Centre Hubertine Auclert¹¹⁸]. La campagne *Pase Preferente* a été lancée dans le municipe de León (collectivité de Guanajuato) dans le service de transport urbain (Système Intégral de Transport SIT – Optibus), qui compte environ 800 usagers quotidiens, dont 51 % de femmes et 49 % d'hommes.

Pase Preferente consiste à attribuer le wagon de tête de toutes les unités articulées du SIT, populairement appelées « chenilles », aux usagers « vulnérables », c'est-à-dire les femmes, les femmes enceintes, les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées.

La mesure est permanente, mais non obligatoire. La décision d'utiliser le wagon de devant appartient au bénéficiaire. La décision de « céder » cet espace appartient aux hommes, qui représentent 48 % des usagers du SIT-Optibus. La mesure est optionnelle pour les couples et les familles qui devront décider dans quel espace voyager.

Cependant, ce « choix » a un effet pervers : on considèrerait que les femmes qui avaient choisi de voyager dans le wagon mixte avaient choisi de pouvoir être agressées verbalement ou harcelées, étant donné que le wagon considéré comme « sûr » était celui de devant. >>

LA MIXITÉ DES
ESPACES LOISIRS
ET L'ÉDUCATION
À L'ÉGALITÉ

Lorsqu'on travaille sur les espaces publics, il s'agit de ne pas se limiter à la rue, aux transports, aux gares mais de s'intéresser à des lieux fondamentaux d'apprentissage de la mixité et des relations sociales : les espaces jeunesse, de loisirs ou de culture.

Les cours de récréation, les centres de loisirs, les *city stades* et autres *skate parks* sont des lieux au sein desquels les jeunes vont apprendre et intérioriser des comportements et un usage différencié de l'espace.

Il est donc capital de se pencher sur ces équipements publics, qui représentent les premières instances de socialisation pour les enfants, adolescentes et adolescents. Quel apprentissage de la mixité donne-t-on aux enfants ?

119

CGSP, 2014, p. 140.

120

Sauf mention contraire, pour l'ensemble des données de ce paragraphe voir CGSP, 2014, pp. 141-147.

121

Ministère des sports, [données détaillées disponibles en ligne](#) ; le total ne fait pas 100 % car on ignore le sexe du titulaire pour une part des licences.

DIAGNOSTIQUER

Quelles pratiques de loisirs chez les jeunes ?

En dehors de l'école, les activités de loisirs sont une instance de socialisation majeure pour les jeunes. Or, « parce que la sphère des loisirs est moins investie par les parents que l'école et que l'influence des pairs y est très importante, la "sexuation" des pratiques est souvent sous-évaluée, alors qu'elle aussi anticipe et contribue en partie à la segmentation sexuée des rôles sociaux, y compris dans ses évolutions récentes ». ¹¹⁹

LA PRATIQUE SPORTIVE

Les garçons font davantage de sport que les filles, que ce soit en club ou en pratique libre. Ainsi en 2001, 77 % des garçons âgés de 12 à 17 ans pratiquaient une activité sportive en dehors de l'école contre 60 % des filles du même âge¹²⁰. Cette tendance se vérifie à tous les âges de la vie puisqu'en 2016, les hommes représentaient 60,7 % des licences sportives (olympiques, non-olympiques et multisports) contre 36,9 % pour les femmes¹²¹.

Quelle mixité dans le sport en club ?

Les activités sportives pratiquées par les deux sexes sont très différentes. Par exemple, en 2016, les moins de 19 ans pratiquant le football étaient à plus de 93 % des garçons tandis que ces derniers représentaient moins de 7 % des licences de la fédération française de danse. La pratique sportive en club s'avère dans bien des cas être une pratique en quasi non-mixité.

Part des licenciés masculins et féminins de moins de 19 ans parmi 5 fédérations sportives françaises en 2016

	Football	Gymnastique	Rugby	Judo-jujitsu et disciplines associées	Danse
Licences masculines	93,3	18,9	94,9	74,4	6,8
Licences féminines	6,7	81,1	5,1	25,6	93,2

La pratique sportive des filles diminue avec l'âge : les garçons sont 77 % à pratiquer un sport entre 12 et 17 ans ; les filles sont quant à elles 66 % à pratiquer un sport entre 12 et 14 ans, puis seulement 54 % entre 15 et 17 ans.

La pratique sportive est également dépendante de l'origine sociale : 76 % des filles de 12 à 17 ans dont les parents ont un niveau d'étude post-bac font du sport, elles ne sont que 44 % à faire du sport si leurs parents n'ont pas de diplôme. Les filles du même âge issues de foyers dont le revenu mensuel est de plus de 2 740 euros sont 74 % à avoir une pratique sportive contre 45 % des filles issues de foyers dont le revenu est inférieur à 1830 euros. L'écart en ce qui concerne les filles est de près de 30 points (74/45) contre moins de 10 points pour les garçons (qui pratiquent le sport respectivement à 83 % et 75 % selon le niveau de revenu du foyer).

« LA MOINDRE PRATIQUE SPORTIVE DES FILLES ENTRETIENT LE PRÉJUGÉ SELON LEQUEL LE SPORT EST AVANT TOUT UNE ACTIVITÉ MASCULINE. »

CGSP (Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective)

Comme le note le CGSP, « souvent expliquée de manière hâtive par un déficit de motivation, la moindre pratique sportive des filles entretient le préjugé selon lequel le sport est avant tout une activité masculine. Elle invite à s'interroger sur les moyens de rendre les conditions de pratique aussi aisées pour les filles que pour les garçons. » Les autrices proposent notamment d'encourager à une plus grande diversité des pratiques sportives chez les jeunes, par le biais de campagnes de sensibilisation.

Notons également que plusieurs études de cas ont pointé un déséquilibre dans la répartition des subventions publiques aux clubs de sport ou dans la mise à disposition de personnels et de locaux favorable aux hommes. Ainsi le cabinet d'expertise et de conseil Perfégal a pu établir que, dans une commune

francilienne de 6 000 habitants, les dépenses étaient plus importantes pour les sports à dominante masculine¹²².

Considérant l'impact fort du revenu du foyer quant à la pratique sportive des jeunes filles, ce sous-investissement des communes est lourd de conséquence. Ainsi, dans une commune étudiée par Édith Maruéjols, « en 8 ans, l'augmentation de la part des subventions bénéficiant aux hommes s'accompagne de l'augmentation de + 8 % du nombre de licenciés hommes, et également de la baisse de - 9 % du nombre de licenciées femmes. On peut donc y voir une relation de cause à effet, l'accroissement des subventions favorisant l'accroissement du nombre de licenciés. »¹²³

Ce constat est partagé par le CGSP qui indique que « dans les sports dits masculins, qui sont les plus nombreux, les fédérations et les clubs ne facilitent pas la pratique féminine, voire la négligent, au point qu'elle disparaît parfois. Sur une grande partie du territoire français, notamment dans les zones à forte densité de population, l'accès des clubs aux équipements sportifs (gymnases, stades, terrains de sport), gérés par les collectivités locales et surtout les communes, est très concurrentiel. Les créneaux horaires sont donc répartis selon les disciplines et les classes d'âge. Or, les garçons tendent à être privilégiés : les créneaux les moins contraignants (juste après l'école, par exemple) leur sont souvent réservés, et une part plus importante des subventions leur est attribuée (transport, équipement, etc.) »¹²⁴

Ainsi « l'offre de loisirs subventionnée s'adresse en moyenne à deux fois plus de garçons que de filles. Ce constat révèle une faible mixité dans les espaces et équipements des jeunes et pose la question de l'égal accès des filles et des garçons à ces lieux. De plus, les activités non mixtes masculines sont beaucoup plus importantes que les activités non mixtes féminines. Et la non mixité renforce les inégalités. »¹²⁵

¹²² Cette étude de cas est présentée dans Centre Hubertine Auclert, 2015, pp. 40-41.

¹²³ Ressources & Territoires (R&T), 2015, p. 40.

¹²⁴ CGSP, 2014, p. 161.

¹²⁵ MARUÉJOULS, 2011, p. 10.

La politique sportive menée par la puissance publique, à travers l'offre qu'elle propose directement ou au travers des subventions et autres mises à disposition de locaux, doit donc être interrogée. Dès l'adolescence, les jeunes femmes se retirent des activités sportives, et donc d'un espace public de sociabilité que constitue le gymnase ou le terrain de sport.

PRÉCONISATION 26 :

Au niveau communal, mesurer la répartition des ressources entre bénéficiaires féminins et masculins (subvention, mise à disposition de locaux, dépenses d'équipement et de personnel) et l'ajuster en conséquence.

PRÉCONISATION 27 :

Promouvoir la diversification des pratiques sportives par le biais de sensibilisations à destination des filles et des garçons et soutenir la pratique sportive en mixité réelle

LA CULTURE

Mais où vont donc les jeunes femmes qui abandonnent la pratique sportive ? Abandonnent-elles toutes les pratiques de loisir ? Non, comme le note le CGSP : « si l'on observe chez les filles un recul de la pratique sportive à l'adolescence, c'est au bénéfice des activités culturelles. »

Les sorties culturelles des filles et des garçons varient avec l'âge et la catégorie socio-professionnelle des parents. Cependant, on peut constater que les filles sont en moyenne davantage consommatrices que les garçons de musées, monuments, spectacles de danse ou d'opéra et de concerts. Les garçons sont quant à eux plus nombreux à fréquenter des matchs et manifestations sportives que les filles. Enfin, le cinéma constitue la sortie la plus régulière pour toutes les catégories d'âge et d'origine sociale, mais également l'activité la plus mixte.

FOCUS

La Région Île-de-France s'engage pour favoriser la pratique sportive des femmes. Deux délibérations de 2016 et 2017, « Nouvelles ambitions pour le sport en Île-de-France » et « Le sport, booster de l'attractivité en Île-de-France et pour l'international » sont venues renforcer les obligations en matière de développement de la pratique féminine des clubs sportifs recevant des subventions régionales.

De plus, la Région s'est investie dans l'opération « la Lycéenne » organisée par l'UNSS dans le cadre de la candidature Paris 2024 et de la journée des droits des femmes le 8 mars 2017. Cette initiative a permis de réunir 2024 lycéennes licenciées et non licenciées, valides et en situation de handicap, dans le but de les sensibiliser aux bienfaits du sport sur la santé physique et psychologique.

Par ailleurs, le Comité régional olympique et sportif d'Île-de-France, par le biais de l'action « Sports en filles », organise chaque année dans les îles de loisirs franciliennes, des activités d'initiation sportive à destination des adolescentes âgées de 12 à 17 ans qui n'ont pas accès de façon régulière à la pratique sportive. Ces journées accueillent également les ambassadeurs et ambassadrices du sport de la Région : l'occasion pour ces jeunes filles de rencontrer des sportifs et sportives de haut niveau afin d'échanger sur leurs réussites.

Plus largement, le dispositif des ambassadeurs et ambassadrices a permis 24 interventions en 2016 dans 16 lycées franciliens. Cette action a vocation à être maintenue et renforcée, pour préparer une « génération 2024 » : pour que les athlètes, notamment féminines, puissent représenter la France dans ces futurs Jeux Olympiques. L'action des ambassadeurs et ambassadrices du sport vers le public féminin sera ainsi renforcée pour donner envie aux jeunes filles de s'engager dans le sport.

Afin de promouvoir de nouvelles pratiques sportives, la Région s'engage également pour la création d'olympiades du sport féminin à destination des lycéennes, en partenariat avec l'UNSS. Cette initiative aura pour vocation de les inciter à s'engager dans une pratique sportive. Le partenariat avec l'UNSS a été privilégié pour favoriser le développement de la pratique sportive chez les filles. Le sport scolaire a plus de succès en zone d'éducation prioritaire, alors qu'une part des clubs disparaît dans les quartiers populaires. L'UNSS bénéficie de l'implantation au sein des écoles et les parents sont plus enclins à orienter les filles vers les associations sportives scolaires plutôt que vers les clubs de quartiers.

Enfin, Manon Laporte, conseillère régionale et déléguée spéciale en charge des actions culturelles et artistiques dans les lycées, remettra en 2018 à la Présidente de Région un rapport proposant un état des lieux de la place des femmes et des filles dans le sport francilien et proposant des pistes de réflexion et d'action, pour poursuivre et amplifier la mobilisation régionale sur cette thématique.

Sorties selon le sexe, l'origine sociale et l'âge

Sont allés au cours de l'année scolaire	11 ans					17 ans				
	Enfants d'ouvriers		Enfants de cadre		Ensemble	Enfants d'ouvriers		Enfants de cadre		Ensemble
	Filles	Garçons	Filles	Garçons		Filles	Garçons	Filles	Garçons	
Cinéma	77	77,5	95,5	95	83,5	84,5	85,5	98	96	90
Musée, monument	50,5	49	72,5	74,5	56	38	26	74	65,5	44
Parc d'attractions	44	52	53	53	49,5	35,5	33	40,5	34	35
Zoo, parc animalier...	42	39,5	48,5	41	42,5	19	13	26	17	17,5
Spectacle de danse, opéra...	41	34	55,5	46	41	35,5	19,5	67,5	44	37
Match, manifestation sportive	33,5	47	32	43	40,5	39	51,5	45,5	50	48
Cirque	32,5	34,5	38	30	32,5	4,5	4,5	6,5	4,5	4,5
Concert	17	16	36	26,5	22	27,5	20	55	41,5	34
Boîte, discothèque	2	3	4,5	3	2,5	42,5	39	43,5	37,5	42,5

Source : Département des Études de la Prospective et des Statistiques (DEPS), ministère de la Culture et de la Communication, 2010

Selon une enquête du ministère de la Culture et de la Communication citée par Marie-Cécile Naves et Sylvie Octobre¹²⁶ et réalisée en 2009 au sein de 137 établissements d'enseignement public de la musique, de la danse et de l'art dramatique, on trouvait 55 % de filles en cursus musique, 92 % en cursus danse et 66 % en cursus art dramatique.

Les politiques d'accès aux activités culturelles pourraient, comme les politiques sportives, être analysées en termes sexués pour favoriser davantage de mixité réelle dans les pratiques des garçons et des filles. Ainsi la Ville de Lyon a fait évoluer l'offre proposée dans le cadre de son Pass Culture après avoir fait le constat d'une moindre utilisation de celui-ci par les jeunes hommes¹²⁷.

126

CGSP, 2014, p. 160.

127

Centre Hubertine Auclert, *Les politiques locales...*, 2016, p. 47

128

MARUÉJOULS-BENOIT, 2015, p. 287.

Quelle fréquentation des équipements publics de loisirs ?

En dehors de travaux pionniers, qui se concentrent spécifiquement sur les cours d'école (voir infra), il n'existe que peu de sources ou d'enquêtes s'attachant à documenter la mixité réelle des lieux de loisirs. Cependant, la thèse *Mixité, égalité et genre dans les espaces du loisir des jeunes*, soutenue en 2014 par Édith Maruéjols, géographe, est venue fournir des éléments d'analyse relatifs à trois communes aquitaines (Blanquefort, Floirac et Cenon), certainement généralisables à l'ensemble du territoire. Celle-ci conclue que « les filles ont moins de choix dans la pratique sportive, qu'elle soit en club ou portée par les municipalités on leur accorde moins de valeur

parce que considérées comme moins performantes de fait que les garçons, moindre redistribution de l'argent public parce que les filles sont bien moins usagères des équipements que les garçons. La ségrégation des espaces est préoccupante. Des activités filles, des sports de garçons, des équipements jeunesse majoritairement masculins qui loin de travailler au partage peinent à mélanger. (...) Deux enjeux sont posés à l'issue de cette étude, le décrochage des filles de l'espace public et la reproduction de la norme virile dans le loisir des garçons »¹²⁸.

Depuis quelques années, des collectivités territoriales engagées dans la mise en œuvre de politiques locales d'égalité se sont saisies de la question. C'est par exemple le cas de la Ville de Brive, qui a lancé en 2016 une étude qualitative et quantitative assortie d'un projet jeunesse dans trois quartiers politiques de la ville. Ce travail a été confié à l'association Genre et Ville, à Edith Maruéjols du cabinet d'étude l'ARObE et à Elsa Manghi du cabinet conseil ROUGE. Notons que ce type d'initiative, à saluer, pourrait ne pas se limiter aux quartiers politiques de la ville.

PRÉCONISATION 28 :

Réaliser des études spécifiques au niveau local, pour mesurer la mixité réelle des équipements publics de loisir.

FOCUS

La commune d'Aubervilliers s'est emparée de la thématique en lançant en 2015 une recherche-action Mixité et Égalité afin de recueillir des données quantitatives et qualitatives concernant la mixité dans les politiques jeunesse. Cette enquête, financée par la commune et le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), a été menée par l'association Genre et Ville et l'Atelier Recherche OBServatoire Égalité (L'ARObE). Elle portait sur l'ensemble des structures, équipements, activités et sorties proposés par la ville à destination des habitants et habitantes âgées de 10 à 18 ans.

Ces travaux ont permis d'établir des « indices de mixité » pour l'ensemble des activités proposées par l'Office municipal jeunesse Aubervilliers (OMJA, une association déployant de nombreuses actions jeunesse en lien avec la municipalité), les clubs sportifs, le service jeunesse et l'association Aubervacances loisirs.

La collectivité a ainsi pu constater qu'un différentiel important demeure en faveur des garçons en termes de participation comme en termes de budgets. Les activités restent stéréotypées et souvent non mixtes (comme les équipes). De plus, la recherche-action pointe que la taille des lieux d'accueil a un impact important sur l'accueil des filles (lorsque l'espace est restreint, on assiste plus fréquemment à une éviction des filles).

En parallèle de l'étude confiée à des consultantes, la commune s'est également tournée vers l'Université Paris Est. Des étudiantes et étudiants en géographie rattachés à la faculté ont travaillé sur les pratiques de loisirs, les mobilités, les usages des lieux de sociabilité des jeunes fréquentant ou non les structures loisirs par le biais de questionnaires, cartes mentales, observations de terrain...

Yéléna Perret, chargée de mission auprès du directeur général des services, en charge du projet, nous indiquait lors de l'audition publique du 21 septembre 2017 que ces travaux avaient permis d'impulser la mise en œuvre d'actions favorisant une mixité réelle : « les données objectives recueillies par la recherche-action se sont avérées précieuses. Nous avons d'ailleurs fait le choix d'externaliser la commande du rapport, ce qui a conféré davantage de légitimité aux résultats. Ainsi, le rapport a pu mettre en lumière des dynamiques inégalitaires et déconstruire une forme d'évidence dans l'appréhension de la mixité.

Dès lors, il a été possible d'établir un lien entre inégalité d'accès aux loisirs et impératif d'une égale redistribution. Cette problématique, essentielle au bien-fondé des politiques publiques, touche particulièrement les élus. En outre, nous avons souligné le fait que, si les politiques publiques ne peuvent pas décréter un changement de mentalité, elles peuvent en revanche mettre en place des leviers d'action.

La recherche-action Mixité et Égalité a apporté de nettes améliorations concernant le degré de mixité dans le secteur des loisirs jeunesse à Aubervilliers. Une dynamique positive est impulsée, tandis que des groupes porteurs de filles se sont constitués. »

— ACCOMPAGNER

« Parole d'experte

Dominique Poggi, sociologue, fondatrice du collectif À Places Égales.

Lors de la dernière rencontre du cycle Femmes et Espaces Publics au Centre Hubertine Auclert, vous avez évoqué les « 2A » : aménager et accompagner. Pouvez-vous nous expliquer cette approche de l'aménagement urbain ? Comment accompagner les utilisateurs et les utilisatrices dans l'utilisation des espaces publics ?

Dominique Poggi : Prenons l'exemple des équipements sportifs et culturels à destination des jeunes : comme le montre la recherche-action que j'ai piloté en partenariat avec le Centre Audiovisuel Simone de Beauvoir, *Pour qu'activités de loisirs riment avec égalité*¹²⁹, il ne suffit pas d'aménager des équipements pour que les jeunes filles les investissent, et ce, même si on propose des sports peu codés masculin-féminin comme le roller, *le tchouckball* ou *l'ultimate*¹³⁰, qui favorisent la mixité et la coopération plutôt que les performances individuelles. La danse, le théâtre, le cirque, l'audiovisuel peuvent aussi être attractifs pour les jeunes filles ; tout ceci est nécessaire mais ce n'est pas suffisant, car la mixité ne se décrète pas. Là où elle a été mise à mal (quand les jeunes filles évitent de fréquenter certains espaces parce qu'ils sont monopolisés par des garçons, parce que les familles ne les laissent pas s'y rendre, par peur d'avoir mauvaise réputation, etc.), il faut faire en sorte de reconstruire la mixité et accompagner le droit aux loisirs pour les jeunes filles.

Les animateurs et animatrices des structures jeunesse ont un rôle important à jouer, en accompagnant les jeunes filles vers ces équipements ; les animatrices sportives et culturelles servent alors de modèles en participant à ces activités et/ou en tenant un discours légitimant la participation des jeunes filles, y compris auprès des familles. La mixité des équipes est également un facteur facilitateur. La sensibilisation et la formation des acteurs jeunesse est souhaitable, afin de questionner les stéréotypes sexués qui occultent très souvent les causes de la faible participation des jeunes filles, en particulier dans le domaine des sports.

En outre, l'aménagement d'équipements doit s'inscrire dans une politique globale d'accompagnement en faveur de l'égalité : pour cela il est nécessaire de disposer de statistiques et d'une analyse budgétaire sexuée afin de vérifier si les politiques locales de jeunesse et les financements publics bénéficient à égalité aux filles et aux garçons. On peut alors, si nécessaire, rééquilibrer actions et investissements.

Enfin, il est hautement souhaitable d'aller au-delà de l'objectif d'égalité quantitative, donc de mettre en place une plus grande participation des filles qui contribue à déconstruire les stéréotypes, à faire progresser l'égalité entre filles et garçons, à impulser et animer la mixité. »

129

Centre audiovisuel Simone de Beauvoir, 2015.

130

Wikipedia décrit *le tchouckball* comme un « mélange de volley-ball et de handball : on marque des points en faisant rebondir un ballon dans un "cadre" disposé à chaque extrémité du terrain, de telle sorte que l'adversaire ne puisse rattraper le ballon par la suite », *l'ultimate* est quant à lui « un sport collectif utilisant un disque [volant] opposant deux équipes de sept joueurs. L'objectif est de marquer des points en progressant sur le terrain par des passes successives vers la zone d'en-but adverse et d'y rattraper le disque ».

Sensibiliser

Une collectivité peut contribuer à lutter contre les stéréotypes sexistes dès le plus jeune âge en proposant des actions à destination des publics scolaires, ou dans le cadre de son accueil loisir par exemple. Ces idées reçues ont en effet des conséquences à long terme sur les filles et les garçons, les enfermant dans des rôles sexués.

Il est également souhaitable de proposer des actions de prévention relatives aux violences sexuelles et sexistes à destination des jeunes, la plupart des campagnes sur ce sujet étant jusqu'à présent adressées aux adultes. Le Centre Hubertine Auclert propose ainsi plusieurs outils pour travailler sur les phénomènes de cybersexisme¹³¹, ou plus récemment pour prévenir les violences dans les premières relations amoureuses¹³².

#TuMaises
TumeRespectes



Les viols, tentatives de viols et autres agressions sexuelles sont punis par la loi.

**QUAND C'EST NON,
C'EST OUI**
non!

RezoFrance Besoin d'aide ? www.tumaimestumerespectes.com #TMTR

#TuMaises
TumeRespectes



TU ME RABAISSES
respectes

RezoFrance Des questions ? Besoin d'aide ? www.tumaimestumerespectes.com #TMTR

#TuMaises
TumeRespectes



**JE M'HABILLE
COMME TU VEUX**
je

RezoFrance Des questions ? Besoin d'aide ? www.tumaimestumerespectes.com #TMTR

#TuMaises
TumeRespectes



**je TU DÉCIDES AVEC
QUI JE PARLE**

RezoFrance Des questions ? Besoin d'aide ? www.tumaimestumerespectes.com #TMTR

131

Voir le site de prévention de la campagne « Stop cybersexisme »

132

Voir le site de prévention de la campagne « Tu m'aimes, tu me respectes »

Une offre d'activité favorisant l'égalité

COMMUNICATION

L'idée selon laquelle il existerait des « sports de garçons » et des « sports de filles » contribue à la faible mixité des pratiques, et au « décrochage » des jeunes femmes en début d'adolescence. Pour favoriser la mixité dans la pratique des activités de loisirs, la communication relative à celles-ci doit donc faire attention à ne pas prolonger et renforcer les stéréotypes. Comment se sentir bienvenue au stade si le journal municipal ne parle que

des exploits des équipes masculines ? Comment s'imaginer danseur si seules des petites filles s'affichent en tutu sur la plaquette présentant l'offre locale d'activités ?

Sur ce sujet, les collectivités pourront utilement se reporter au guide pratique publié par le Haut conseil à l'égalité femmes-hommes en 2016, *Pour une communication publique sans stéréotype de sexe*¹³³. La recherche-action *Pour qu'activités de loisirs riment avec égalité* propose également des éléments plus spécifiquement adaptés¹³⁴ à la thématique.

133

HCEfh, *Guide...*, 2015.

134

Centre audiovisuel Simone de Beauvoir, 2015.

« Parole d'experte

Héloïse Roman, Chargée de projets égalité au sein du Service Agenda 21-Ville durable de la Ville de Genève

Depuis plusieurs années la Ville de Genève s'engage pour l'égalité entre les femmes et les hommes, et notamment pour la mixité dans le sport et les loisirs, pouvez-vous nous en dire plus ?

Héloïse Roman : L'une des manières de promouvoir l'égalité entre femmes et hommes est de rendre cette thématique visible et d'assurer sa présence dans l'espace public, par exemple par le biais de campagnes d'affichage ou d'actions symboliques. Cela permet de déconstruire les clichés, de mettre en avant des modèles alternatifs de femmes et d'hommes et de servir de contrepoids aux images stéréotypées qui sont surreprésentées dans la rue, notamment à travers la publicité.

Dans le cadre de sa politique de promotion de l'égalité et de lutte contre les discriminations de genre, la Ville de Genève a développé depuis 2014 plusieurs actions de sensibilisation à l'égalité entre femmes et hommes dans les domaines du sport, des loisirs urbains, de la jeunesse ou encore de l'enfance. Des campagnes de sensibilisation, intitulées "Le sport n'a pas de genre!" (2014) et "Moins de clichés, plus de liberté!" (2015) ont par exemple été menées, avec de l'affichage public, des projections de films, des débats ou encore la publication de pistes de lecture sur l'égalité. En 2014, la journée "Le skatepark aux filles!" organisée le 8 mars, a permis aux jeunes femmes d'occuper le skatepark de Plainpalais, au cœur de la ville, durant une journée consacrée aux sports et arts urbains au féminin. Des démonstrations de skate, bmx et roller par de jeunes sportives, du rap, de la danse urbaine et du graff ont rythmé cette journée et montré que les sports et loisirs urbains ne sont pas uniquement des pré-carrés masculins. La couverture médiatique qui a accompagné cette journée symbolique a été importante et a permis de lancer le débat sur la présence des femmes et des filles dans les sports et loisirs urbains.

Bien sûr, afin de ne pas rester des "instantanés", ces actions doivent être accompagnées en parallèle d'un travail de fond pour transformer les mentalités, les représentations et les pratiques, et mettre en place de nouvelles manières d'occuper et de partager l'espace public. La Ville de Genève s'y emploie depuis 2014, en mobilisant ses services concernés et en développant des collaborations avec ses partenaires associatifs. Une enquête sur les pratiques sportives des femmes à Genève a été menée en 2016 et 2017 afin de poser un premier état des lieux de la situation genevoise et un plan d'action a été développé sur la base des recommandations de l'enquête. Parmi les actions qui seront mises en place dès 2018 pour encourager l'égalité dans les sports et les loisirs urbains, la mise sur pied de cours de skate destinés aux filles et donnés par des sportives confirmées, l'organisation d'actions de valorisation et de sensibilisation des sports collectifs féminins lors de manifestations destinées aux jeunes ou encore la sensibilisation des personnels qui encadrent les jeunes à la mixité et à l'égalité. »



Exemple de campagne de communication menée par la Ville de Genève en 2015

PENSER LA NON-MIXITÉ

Pour que la mixité soit réelle dans la pratique du sport ou des activités de loisirs, encore faut-il que les deux sexes soient représentés parmi celles et ceux qui souhaitent s'y adonner. Si une communication pensée dans le but d'élargir l'horizon des possibles fait partie des solutions, elle ne suffira probablement pas.

La pratique en non-mixité, pour peu qu'elle soit réfléchie dans une perspective plus large (favoriser à terme la mixité réelle), peut ainsi devenir un outil précieux pour que garçons ou filles s'approprient des activités qu'ils n'auraient pas osé investir autrement.

Si l'utilisation d'un équipement public en non-mixité pour des raisons religieuses est interdite par la loi, rappelons qu'elle est possible lorsqu'elle est justifiée ponctuellement par la promotion de l'égalité des sexes¹³⁵.

Comme le rappelle Dominique Poggi, la mixité « ne se décrète pas, elle se construit efficacement au fil du temps et peut parfois passer par une étape de non-mixité, à travers des activités ou des espaces-temps prévus spécifiquement pour les jeunes filles »¹³⁶.

FAVORISER LES MODES DE GARDE ET/OU LES HORAIRES ADÉQUATS

Le fait de devoir s'occuper d'enfants représente un des freins majeurs à la pratique d'activités sportives et culturelles par les jeunes filles et les femmes. De nombreuses adolescentes sont chargées de veiller sur leurs plus jeunes frères et sœurs, de nombreuses femmes ont à garder leurs enfants ou ceux de proches.

Partant de ce constat, la collectivité peut choisir de proposer des activités intergénérationnelles ou proposer des créneaux horaires adaptés pour encourager la pratique de loisirs des femmes.

¹³⁵

Selon l'article [225-3](#) alinéa 4 du Code Pénal

¹³⁶

Ibid, p. 28.

La mixité et la formation des équipes

La mixité, ainsi que la diversité des profils et des parcours des équipes d'encadrement des activités jeunesse ou de loisirs pourraient également être interrogées. En effet, selon qu'un animateur ou une animatrice propose une activité, la mobilisation des jeunes ne sera pas la même. De plus, quelle meilleure façon de lutter contre les stéréotypes que de se voir proposer une activité perçue comme « masculine » par une animatrice et inversement ?

Enfin, la formation des équipes jeunesse est également capitale pour faire en sorte que celles-ci ne reproduisent pas, inconsciemment, des stéréotypes sexistes. Le Centre Hubertine Auclert propose plusieurs modules de formation en ce sens¹³⁷.

137

Voir par exemple la formation du Centre Hubertine Auclert « [L'égalité filles-garçons dans les politiques jeunesse, éducation et loisirs](#) »

PRÉCONISATION 29 :

Penser l'offre de loisir dans une perspective d'égalité ; proposer tout au long de l'enfance des actions de déconstruction des stéréotypes sexistes et de prévention des violences, dans les structures d'enseignement comme de loisir

FOCUS

La recherche-action *Pour qu'activités de loisirs riment avec égalité*, réalisée en 2014 par Dominique Poggi pour le Centre Audiovisuel Simone de Beauvoir, propose de nombreuses pistes de réflexion et d'action pour favoriser une mixité réelle dans la mise en œuvre d'une politique jeunesse.



Cette publication est disponible [gratuitement en ligne](#).

AMÉNAGER

Les aménagements pour une pratique libre : des conséquences en termes de mixité ?

Les aménagements pour une pratique sportive libre (*skateparks*, *city stades*, etc.) sont par définition ouvert à tous et toutes. Cependant, de nombreux travaux ont montré qu'ils sont en réalité très largement fréquentés par de jeunes hommes, les estimations du taux d'usagers hommes oscillant entre 85 et 100 %¹³⁸.

Le même constat peut être fait au sujet des équipements publics à vocation culturelle en accès libre. Ainsi la géographe Édith Maruéjols indique qu'au-delà du sport, les adolescents garçons « continuent d'investir l'espace public par l'adoption d'une pratique "libre" de leur loisir culturel/artistique, souvent dans le secteur désigné par l'appellation générique de "cultures urbaines" (rock et autres musiques actuelles, danse hip-hop, graff...). » Ainsi, les jeunes femmes représentent à peine 5 % des usagers d'une salle de répétition musique amplifiée autogérée étudiée par l'auteure¹³⁹.



¹³⁸
Voir MARUÉJOULS, 2011 et 2014 ; RAIBAUD, 2011 et 2014.

¹³⁹
MARUÉJOULS, 2014, pp. 200-201.

La mixité au sein de ces espaces n'existe pas, les filles en sont exclues de fait. Cela ne va pas sans poser question quant au rôle de la puissance publique, qui a encouragé depuis de nombreuses années la production de tels espaces, notamment pour canaliser des jeunes garçons perçus comme une menace.

« ... POUR TENDRE VERS LA MIXITÉ, IL FAUT CESSER DE TRANSFORMER LES VILLES EN PLAINES SPORTIVES ; D'AUTANT PLUS QUE LES SKATEPARKS ET CITY STADES SONT DES ÉQUIPEMENTS EN MOYENNE TRÈS PEU USITÉS ET SOUVENT DÉTOURNÉS DE LEUR FONCTION SPORTIVE. »

Édith Maruéjols, géographe du genre

Pourtant, l'absence de mixité n'est pas sans conséquence, puisque ces espaces vont favoriser « un entre soi masculin dans lequel se développe l'usage de codes virilistes surinvestis (textes et tags sexistes, dessins de phallus, discours homophobes) ». Une enquête menée à Blanquefort autour d'un parc public comprenant un *skatepark* concluait que ce dernier constituait « un "petit ghetto" masculin qui cristallise les problèmes de violence autour de son enceinte »¹⁴⁰.

La solution ne consiste cependant pas à inverser drastiquement les choses, et à proposer à présent des équipements ciblant les femmes. Comme le remarquait Édith Maruéjols (audition du 21 septembre 2017) « il importe plutôt de moins spécifier les usages des espaces, afin de moins limiter les usagers. Par exemple l'installation de vélos elliptiques dans la rue répond, en théorie, à un désir des femmes. Pour autant, celles-ci éprouveront toujours un manque de légitimité à investir l'espace public. Pour tendre vers la mixité, il faut cesser de transformer les villes en plaines sportives ; d'autant plus que les *skateparks* et *city stades* sont des équipements en moyenne très peu usités et souvent détournés de leur fonction sportive ».

La présence des femmes passe donc par des aménagements non-assignés à une activité donnée, mais également par une action politique volontariste pour les faire se sentir plus légitime à investir l'espace, notamment par l'organisation d'événements et la proposition d'activités éphémères dans l'espace

Ailleurs en Europe

La Ville de Malmö souhaitait transformer un parking en un espace en accès libre à destination des jeunes (*Rosens Röda Matta*). Des consultations furent menées auprès de ces derniers, surtout des garçons, qui étaient majoritaires à demander un *city stade*. L'architecte en charge du projet ne l'entendait cependant pas de cette oreille et souhaitait qu'un espace plus polyvalent soit créé. Elle a constitué un groupe de filles pour appuyer sa démarche et réfléchir à une organisation du lieu plus inclusive.

Chris Blache, coordinatrice de Genre et Ville (audition publique du 21 septembre 2017) explique que ces jeunes femmes « ont finalement imaginé un espace composite, réunissant notamment des gradins, des paniers de basket, des plots destinés à la pratique du *Parkour*, ou encore des éoliennes alimentant un système de sonorisation. En outre, les 13 participantes au projet ont créé une association qui organise régulièrement des événements. Aujourd'hui, cet espace rénové produit de la mixité. »

public. Notons que le coût engendré par la construction d'un *skatepark* ou d'un terrain multisports s'avèrera plus important que les dépenses liées à des années d'animation territoriale.

PRÉCONISATION 30 :

Limiter les espaces assignés à une activité sportive unique en pratique libre, privilégier des espaces non-spécifiés où seront proposées des animations multiples et inclusives.

140

BERNARD-HOHN
M.-C. (dir.), 2011,
p. 13.

« Parole d'experte »

Édith Maruéjols, chargée de mission à la politique de la ville à Bordeaux Métropole et géographe du genre.

Lors de la dernière rencontre du cycle Femmes et Espaces Publics au Centre Hubertine Auclert, vous avez ouvert la discussion par quelques éléments de cadrage et de contextualisation. Comment expliquez-vous le fait que les femmes et les hommes aient un rapport différent aux espaces publics ?

Édith Maruéjols (EM) : L'explication est à chercher dans la structure même de la société. Ce qu'on appelle les rapports sociaux de sexes sont « soumis » au système du genre. Ce système s'appuie sur deux piliers : les stéréotypes sexués et le sexisme.

Les stéréotypes sont à la fois des injonctions « physiques », comment s'habiller quand on est une femme, et un vêtement social qui définit de manière symbolique « qu'est-ce qu'être une femme, qu'est-ce qu'être un homme », les postures dans l'espace public. Les stéréotypes opèrent une distinction entre tous les êtres humains en les classant en deux groupes, d'un côté « les femmes », de l'autre « les hommes ». Notre société est appréhendée de manière binaire. Mais après avoir distingué, nous hiérarchisons. Le sexisme est donc l'inégale valeur entre le groupe des femmes et celui des hommes. Appartenir au groupe des hommes est plus valorisé dans notre société.

Les attendus et la légitimité ne sont pas les mêmes dans l'espace public pour les femmes et les hommes. La plateforme « genre et ville » a cette formule que je trouve très juste : « les hommes occupent l'espace public et les femmes s'occupent dans l'espace public ». Ces comportements sont ancrés et il est indispensable d'interroger les usages des unes et des autres pour changer les relations à l'espace public.

Quels outils méthodologiques conseillez-vous de mobiliser dans l'analyse de la mixité de la fréquentation des espaces publics ?

EM : La mixité implique le mélange et l'égalité, le partage. Bien plus qu'un rapport de force, il faut observer les espaces sous l'angle du mélange entre les femmes et les hommes, c'est-à-dire la manière dont ils entrent ou pas en relation. C'est donc un regard porté sur les jeux ensemble, la perméabilité des espaces, les lieux de discussion. Partager n'est pas avoir chacun ou chacune un gâteau pour soi mais bien faire des parts du même gâteau, seule condition à l'égalité valeur. Les espaces doivent permettre la négociation et le renoncement.

On va donc déterminer des espaces, compter de manière systématique, le nombre de filles et de garçons, le nombre de femmes et d'hommes et établir un indice de mixité. Par exemple : les espaces observés mélangent-ils ou la norme est-elle des espaces de jeux, de vivre ensemble non-mixtes ? Il s'agit également de qualifier les échanges entre les groupes de sexes.

Vous évoquez dans vos travaux l'idée selon laquelle les skateparks et les city stades seraient des lieux de reproduction de la « virilité hégémonique ». Pouvez-vous développer cette idée ?

EM : Ce ne sont pas exactement mes termes. Les *city stades* et les *skateparks*, comme les bouledromes d'ailleurs, légitiment les garçons et les hommes dans l'espace public. Ce sont des équipements qui prescrivent une activité unique (jouer au foot, faire du skate, jouer aux boules) et proscrivent donc toutes les autres. Ils prescrivent également un public (les garçons sont légitimes pour jouer au football, légitime par la société : cour d'école, média, sport en club, les filles le sont beaucoup moins et ne parlons pas de la mixité).

Lorsqu'un groupe social est légitime il est beaucoup plus difficile pour l'autre groupe de pouvoir négocier à égale valeur sur l'espace. L'espace public est aussi un espace-temps et un équipement doit pouvoir être malléable en fonction des heures de la journée par exemple.

Des espaces dont l'usage n'est pas prescrit offrent des possibilités de mélange de public, d'activités diverses et d'occupation plus égalitaire. L'entre-soi renforce les codes et la norme. »

Les cours d'école, lieux d'apprentissage des inégalités ?

**PAROLE D'ENSEIGNANTE :
« EN TOUT CAS ILS
[LES GARÇONS] N'ONT
AUCUN RESPECT DE
L'ESPACE DES AUTRES,
ÇA C'EST CLAIR ! C'EST
VRAI QUE PAR EXEMPLE
SI DES FILLES JOUENT À
L'ÉLASTIQUE, JAMAIS ILS
FERONT LE DÉTOUR POUR
NE PAS PASSER DEDANS !
JE VEUX DIRE, ILS SONT EN
TRAIN DE JOUER, ILS N'EN
N'ONT RIEN À FAIRE ! ILS
VONT PASSER DANS LE FIL !
ÇA, C'EST TOUT LE TEMPS
COMME ÇA. »¹⁴³**

L'école est également un lieu majeur d'apprentissage de la mixité pour les enfants. Nous ne reviendrons pas sur les nombreuses études qui pointent les biais sexistes qui peuvent se faire jour dans les pratiques éducatives, notamment au sein de la classe¹⁴¹. La cour de récréation est elle aussi une instance au sein de laquelle les plus jeunes intègrent certaines normes relatives à l'occupation et au partage de l'espace public.

Plusieurs enquêtes, menées principalement au sein d'écoles primaires, mettent en lumière une occupation différente de l'espace de la cour de récréation par les garçons et par les filles. Ainsi, Sophie Ruel, docteure en sciences de l'éducation, note dans ses travaux que « les filles utilisent les marges et les recoins de la cour pour jouer calmement ou se replient sur les bancs pour discuter. S'appropriant un usage limité de l'espace, elles sont situées le plus souvent à la périphérie de la cour » tandis que « les garçons occupent majoritairement l'espace et particulièrement le centre de la cour. Ils étendent leurs jeux à la totalité de l'espace disponible. S'appropriant un usage non circonscrit de l'espace, les garçons investissent et sillonnent en tout sens la cour ».¹⁴²

Cette occupation différenciée de l'espace s'explique notamment par les jeux pratiqués par les unes et les autres. En moyenne, les filles

courent moins que les garçons, pratiquent des activités plus calmes qui reproduisent des situations du quotidien, engagent de longues discussions... tandis que les garçons vont davantage s'adonner à des activités motrices, « jouer à la bagarre », courir, organiser des compétitions, notamment de football. Claude Zaidman, sociologue, indiquait dès la fin des années 1990 que « ce qui frappe tous les observateurs, c'est la ségrégation des sexes et le caractère sexué des jeux » ainsi « le foot, les jeux de ballon collectifs sont avant tout occupation de l'espace. En l'absence de séparation physique des espaces de jeu, les garçons étendent leur jeu à l'ensemble de l'espace disponible : ils courent, aux autres de se garer. (...) Les filles vont devoir se situer dans l'espace en fonction des jeux des garçons et doivent donc à chaque instant produire une estimation de la situation globale (...) [Cette domination] est [l']affirmation d'un système de relations fondé sur une opposition traditionnelle entre l'homme nomade et la femme sédentaire ».¹⁴⁴

La conformation à ces stéréotypes est d'autant plus forte que les enfants avancent en âge, particulièrement marquée en fin de cycle primaire, mais d'ores et déjà constatable en école maternelle¹⁴⁵. Elle n'est pas sans conséquence de long terme : les filles font l'apprentissage de la marginalité, de la bordure, doivent prendre en compte les activités de leurs camarades pour ne pas « gêner », tandis que les garçons occupent majoritairement le centre de l'espace, sans limites perçues. Bien entendu, l'ensemble de ces constats ne saurait s'appliquer à chaque enfant, l'ensemble des garçons et des filles ne se conformant pas à ces rôles.

Delphine Joannin et Christine Mennesson, qui se penchent sur la construction des masculinités par les pratiques sportives, distinguent ainsi trois « groupements » de garçons (des « anti-école » également « fans » de foot, des garçons scolaires aux pratiques sportives diverses, ou des enfants non-sportifs).

— 141

Sur cette thématique, on renverra aux travaux de Marie DURU-BELLAT ou de Nicole MOSCONI, ainsi qu'aux actes du colloque organisé en 2015 par le Centre Hubertine Auclert, [L'égalité femmes-hommes : un enjeu pour les syndicats du monde de l'éducation](#)

— 142

RUEL, 2006, pp. 2 et 5.

— 143

Cité par ZAIDMAN, 2007.

— 144

ZAIDMAN, 2007.

— 145

Voir POUPINEL, 2015.

La non-mixité de fait dans l'usage de la cour d'école est à la fois cause et conséquence du regard porté sur le monde par les enfants.

/ Cause, car la distinction entre fille et garçon sans cesse réaffirmée s'auto-entretient : ainsi, Joannin et Mennesson remarquent que « si le groupe des fans de foot se caractérise par un goût pour les activités physiques compétitives et d'affrontement, il se distingue également des autres groupes masculins par le mépris exprimé à l'égard des filles et des pratiques féminines »¹⁴⁶. L'entre-soi peut conduire au sexisme.

/ Conséquence, car les enfants se conforment à ce qu'ils croient savoir du monde, ils « se préparent à leurs rôles d'adultes dans une société qui reste caractérisée, malgré les principes d'égalité et de mixité, par une division sexuelle de l'espace social. La différence dans les jeux marque un apprentissage d'un rapport au corps et à l'espace différencié et hiérarchisé »¹⁴⁷.

L'aménagement de l'espace de la cour d'école n'est donc pas neutre. Décider qu'un marquage permanent au sol sera réalisé pour délimiter un terrain de football au centre de la cour, c'est assigner à un espace une fonction, dont on sait qu'elle profitera à un seul groupe d'élèves, mais surtout, c'est favoriser une forme de non-mixité. Comme le remarquait Chris Blache lors de la rencontre du 21 septembre 2017 « suréquiper les espaces revient à leur attribuer une fonction, donc à favoriser une ségrégation. »

PAROLE D'ENFANT, KEVIN, AU SUJET DE CE QU'IL PENSE DE LA DANSE : « JE SAIS PAS, JE DÉTESTE. PARCE QUE C'EST UN SPORT DE FILLE ET PUIS JE SAIS PAS, J'AI PAS ENVIE DE ME TRIMBALLER AVEC UN TRUC ROSE LÀ... ET PUIS DANSER COMME ÇA (IL MIME UNE DANSEUSE EN TUTU). »¹⁴⁸

PRÉCONISATION 31 :

Intégrer une perspective égalité aux cahiers des charges lors de la construction/rénovation des cours d'écoles et espaces de loisirs (notamment les îles de loisirs) ; proposer des activités plus variées pour favoriser une mixité réelle, bénéfique aux filles et aux garçons.

Ailleurs en France

À Mont-de-Marsan, la géographe Édith Maruéjols accompagne depuis quelques années l'école du Peyrouat dans l'analyse et la correction de ces phénomènes de non-mixité. Un reportage était consacré à cette initiative par France 2 en avril 2015, et constitue une bonne introduction à la thématique¹⁴⁹.

Par l'observation des récréations, Édith Maruéjols met en lumière le fait que les filles « ont un espace qui leur est dédié, mais il est plus restreint, il est sur le côté. Elles apprennent à jouer dans l'intime. Elles apprennent le dedans, elles apprennent le retrait aussi. Les garçons, ils n'apprennent pas ça. Ils n'y sont pas contraints ».

Au-delà de l'aménagement de la cour d'école (notamment des marquages au sol), l'équipe pédagogique de l'établissement agit en proposant trois fois par semaine des récréations « sans football », en mettant des jeux à disposition des élèves. Cette initiative renforce la mixité réelle. Elle a aussi un impact positif sur l'ambiance générale au sein de la cour, comme le note Pierre Baylet, directeur de l'établissement : « il y a moins de violence physique, moins de violence verbale, plus de respect envers les autres ».

146

JOANNIN et MENNESSON, 2014.

147

ZAIDMAN, 2007.

148

Cité par JOANNIN et MENNESSON, 2014.

149

France 2, « Inégalité hommes-femmes : les préjugés commencent dès le plus jeune âge », 15 avril 2015

« Parole d'experte »

Chris Blache, coordinatrice de l'association *Genre et Ville*.

On parle de plus en plus, ces dernières années, de l'aménagement des cours de récréation, qui contribuerait à reproduire les inégalités filles-garçons au sein de l'école. Vous avez notamment mené un projet sur la question à Villiers-le-Bel.

Chris Blache (CB) : Les enjeux liés à l'école ne sont pas uniquement liés à l'aménagement des cours de récréation. Nos travaux ainsi que ceux d'Édith Maruéjols le montrent très bien.

La cour est un espace social, un espace d'échanges. Dans un premier temps il faut l'interroger et se demander si c'est un lieu d'égalité, sachant qu'il est considéré comme un lieu d'égalité de fait car c'est un lieu de mixité. Donc quand on parle notamment avec des professeurs, et qu'on leur dit qu'on va parler d'égalité dans l'école ils nous disent que c'est une école mixte donc égalitaire. La première chose à faire quand on travaille sur la cour d'école c'est d'avoir une approche pédagogique avec l'encadrement (direction, professeurs, ATSEM).

Car mixité n'est pas synonyme d'égalité. Ce dont il faut se rendre compte, et Amandine Berton-Schmitt, spécialiste de l'éducation au Centre Hubertine Auclert, le dit très bien, c'est qu'on a des façons de s'adresser différemment aux filles et aux garçons et qu'on a des comportements qui vont générer du sexisme, des comportements sexistes.

Ce doit être un travail préparé en amont en concertation avec les élèves et les professeurs puis en aval en accompagnant les aménagements d'un projet pédagogique. Si on n'a pas ces critères là, ça ne va pas fonctionner.

Nous l'avons vu à Villiers-le-Bel avec des éléments pas construits dans les temps donc qui n'ont pas produit les effets escomptés en termes d'usage et qui parallèlement n'ont pas été accompagnés sur le projet pédagogique car les professeurs ne se sont pas investis. Donc il y a eu un effet pervers au réaménagement de la cour d'école dans la mesure où on ne voit pas ce que ça change. Effectivement, si ce n'est pas accompagné ça ne peut pas changer. On peut même garder des éléments déjà installés et si on a un projet pédagogique on peut avoir des résultats qui sont plus probants en termes d'égalité. L'aménagement à lui seul ne peut pas tout produire. C'est vraiment l'aménagement et l'accompagnement.

Mais quel lien entre aménagement et inégalités ?

CB : Il faut faire le constat, que l'on connaît déjà, que les filles et aussi certains garçons d'ailleurs n'ont pas accès à certains espaces et qu'il se joue là des systèmes de domination que l'on retrouvera plus tard dans les espaces publics.

Ces systèmes de domination sont liés à des occupations de l'espace qui se font à travers des choses un peu systématiques comme les jeux de ballons ou de foot encouragés par des marquages au sol, souvent matérialisés au centre de la cour d'école ou dans les endroits qui sont normalement des endroits mixtes comme les préaux.

Et ces éléments-là vont créer des contraintes pour toutes les personnes qui ne sont pas autorisées, au sens réel et symbolique du terme, à jouer sur ces terrains. Il n'y a pas d'interdiction formelle mais il y a une matérialisation qui s'opère sur la prise de territoire de ces espaces qui répondent aux critères de ce que nous nous appelons l'hégémonie masculine, forme de virilité, de modèle du masculin, dont les joueurs de foot dans la cour de l'école sont assez représentatifs.

Il y a des lignes sur le terrain, des lignes que les filles ou les garçons qui ne sont pas considérés comme aptes à aller sur la partie du terrain ne franchissent pas. En revanche, ceux qui sont sur le terrain dépassent ces lignes automatiquement car le ballon ne tient pas compte de ces lignes. Donc c'est souvent entouré d'un terrain non marqué mais qui est envahi également. Une fois que l'on a la balle au pied on domine l'espace.

Et les filles expriment très clairement, le fait qu'elles n'ont droit qu'au pourtour du terrain (en témoigne une expérience que nous avons eue à Lyon avec le cabinet Perfégat), elles n'ont qu'un petit espace et ça ne leur permet pas de faire des choses qu'elles adorent comme courir.

Cette réduction de l'espace est un apprentissage dont on continuera à faire l'expérience en tant qu'adulte : se dire que l'on n'est pas légitime dans certains espaces. Alors que les garçons eux se sentent légitimes dans tous les espaces et se sentent légitimes à les transgresser.

C'est fondamental, donc il faut sortir de ces terrains dans les cours d'école. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut plus faire de terrain de foot. La solution à Villiers-le-Bel a été de travailler avec les délégués de classe, pour d'abord établir ce que les enfants aimaient faire dans la cour. On leur a demandé d'écrire à la craie sur le sol de la cour ce qu'ils aimaient y faire (car quand on le faisait à l'oral il y avait la pression des pairs, quand on parle à l'oral, les autres n'osent pas dire qu'ils ne seraient pas d'accord, notamment les garçons). À l'oral les garçons vont parler de foot, de foot de foot alors que les filles vont avoir un univers plus varié car elles ont moins de pression sociale sur leurs activités, elles ne doivent pas se confronter à ce modèle de masculinité. Les enfants ont inscrit au sol des éléments comme « c'est l'endroit où je viens quand je suis triste », « c'est l'endroit où j'aime parler », « là c'est le banc des CM2 » et le mot « foot » n'est revenu qu'une seule fois. Donc on se rend compte à ce moment-là que quand on n'a pas la pression on peut déclencher la diversité.

Et ensuite ?

CB : À partir de là on a fait réécrire aux enfants sur le tableau les éléments qu'ils avaient écrit, on a retravaillé, et on en est venus à la conclusion qu'il y avait des moments rapides et des moments lents. Donc on a déterminé une partie rapide de la cour et une autre lente. On a matérialisé ça au sol par une plateforme toute en longueur de 7m de long sur 15 cm de haut, on a gardé le terrain de foot dans la partie rapide mais on ne l'a pas tracé au sol, on a juste gardé les coins. Si on veut jouer au foot on peut tracer le terrain et jouer dedans mais on enclenche le fait que ce n'est pas forcément un endroit dédié au foot. Ce qui crée à la fois un travail sur la lenteur mais aussi sur des activités qui sont non sexuées comme le jardinage et l'entretien des lieux. On va aussi essayer d'enlever toutes les choses marquées sur le plan de l'objet et créer une définition qui va enclencher des stéréotypes.

Sur la partie jardins partagés, ils avaient envie d'un totem, on a fait venir une artiste plasticienne et là encore on a déconstruit les stéréotypes, les filles comme les garçons tenaient la scie sauteuse et les clous. Là aussi, le bricolage ce n'est pas un truc de garçon et planter des fleurs ce n'est pas que pour les filles. Tout le monde participe au projet.

Vous indiquez tout à l'heure que l'aménagement n'est pas tout, et qu'il est également nécessaire d'accompagner les activités des enfants ?

CB : Nous travaillons sur les jeux libres, avec l'association Jouer pour vivre. Le jeu libre c'est se dire que les enfants, quand on leur donne des jouets stéréotypés, déjà construits, on restreint leur imaginaire. D'ailleurs on le voit souvent, les très jeunes enfants, quand lorsqu'on leur donne des jouets très bien faits, très construits, la première chose qu'ils font c'est de les casser. Donc les enfants leur objectif c'est la création, travailler l'imaginaire.

Jouer pour vivre reprend un modèle proposé en Angleterre, on propose aux enfants des caisses à jouer, pas à jouets ! Dans ces caisses ils vont trouver des objets, des matières, des roulettes, des cubes en plastique, des vieux éléments de téléphone ou d'ordinateur, des boîtes, des tissus. Et pendant les grandes récréations, ils créent des univers. Parfois, ça peut reproduire des stéréotypes car les enfants ne sont pas étanches aux stéréotypes. Mais en terme de jeu, c'est déjà plus ouvert, et ça permet de travailler sur d'autres critères que la course, la poursuite, on revient sur le monde du jouet où on peut créer des univers pas forcément identifiés. Et ça contribue à casser les stéréotypes. On est plus sur de l'association de briques différentes plutôt que de se conformer à une activité monolithique.

Pour nous la cour d'école est une imbrication permanente entre l'espace et l'animation de ces espaces, c'est de la négociation, c'est mettre en place de l'hybridation grâce à tous ces contacts que l'on peut déclencher pour sortir des stéréotypes. C'est ce que l'on fait avec les marches sensibles, c'est sortir de la fonction, pour redonner de la diversité, de la multiplicité et à partir de là créer un espace public différent. »

—

CONCLUSION

CONCLUSION

La répartition traditionnellement sexuée des rôles entre les femmes et les hommes réserve aux premières les tâches domestiques et familiales, aux seconds l'activité professionnelle. Les espaces occupés par les unes et les autres en découlent : aux femmes l'intérieur, le foyer, aux hommes l'extérieur, le monde de l'activité. Notre société est encore fortement marquée par cette dichotomie.

Cependant, le poids de l'histoire ne suffit pas à expliquer l'éviction des femmes des espaces publics. En effet, celles-ci demeurent encore largement usagères d'une ville, de transports, d'équipements faits par et pour les hommes. Il nous faut dès à présent réinterroger la façon dont est produite la ville, dont est conçue notre offre de transports en commun, pour prendre davantage en compte les besoins différenciés des femmes et des hommes. Il est également nécessaire de laisser une plus large part à la parole des concernées et de mobiliser l'expertise du quotidien des usagères des espaces publics.

S'il est capital de ne pas appréhender la thématique « Femmes et espaces publics » uniquement sous l'angle des violences sexistes et sexuelles comme c'est encore trop souvent le cas, on ne peut cependant faire l'économie de cette question. Le harcèlement sexiste, qui s'exerce dans la rue ou dans les transports, s'intègre dans un continuum des violences à l'endroit des femmes. Il produit et renforce un sentiment d'illégitimité et d'insécurité ressenti par les femmes lorsqu'elles circulent dans les espaces publics. Sur ce point, il n'est pas souhaitable d'opposer politiques de prévention et de sanction ; elles sont toutes deux nécessaires. La puissance publique doit à la fois renforcer la pression sur les agresseurs, favoriser un meilleur accès aux droits pour les victimes,

mais aussi faire comprendre à tous et toutes que s'interroger sur les inégalités sexuées d'accès aux espaces publics est un réel enjeu.

Car la mise à l'écart des femmes des espaces publics est également le produit de stéréotypes sexistes. Les cours de récréation, les centres de loisirs, les *city stades* et autres *skate parks* sont des lieux fondamentaux d'apprentissage de la mixité et des relations sociales. Mais ils peuvent également être les instances de reproduction des stéréotypes sexistes. Travailler à rendre les espaces de loisir ou de culture plus inclusifs, à ne pas y mettre en scène dès le plus jeune âge une séparation irrémédiable entre filles et garçons, notamment en interrogeant l'offre d'activités proposées, paraît indispensable pour favoriser une réelle mixité des espaces publics.

Ce rapport propose de nombreuses pistes d'action pour agir, à tous les échelons : les collectivités sont en première ligne pour contribuer à faire des espaces publics de réels lieux de partage et de mixité.

—

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

- / ActionAid, *Making Cities and Urban Spaces Safe for Women and Girls: Safety Audit Participatory Toolkit*, 2013.
- / Agence de développement des relations interculturelles pour la citoyenneté (ADRIC), *Agir pour une égale présence des filles et des garçons dans l'espace public*, 2016.
- / ALESSANDRIN A., CÉSAR-FLANQUET L., DAGORN J., Femmes et déplacements, 2016.
- / Amazone, *Femmes et espace public*, 2015.
- / Amazone, *Les femmes et les transports publics*, 2015.
- / AUT, *Passe Navigo à tarif unique : une fausse bonne idée, surtout dans le contexte actuel*, 2014.
- / BASTIAT B., « Le mouvement des femmes et l'accès à l'espace public des années 1970 aux années 1990 : exemples français, suisses et irlandais » in DENÈFLE S. (dir.), *Femmes et villes*, 2004.
- / BERNARD-HOHN M.-C. (dir.), *L'usage de la ville par le genre*, 2011.
- / BOLTANSKI L., THEVENOT D., *De la justification : les économies de la grandeur*, 1991.
- / BRUGÈRE F., *Le sexe de la sollicitude*, 2008.
- / Conseil de Développement Durable de l'agglomération bordelaise (C2D), *Ville HQE – Haute Qualité Égalitaire*, 2014.
- / Centre audiovisuel Simone de Beauvoir, *Pour qu'activités de loisirs riment avec égalité*, 2015.
- / Centre Hubertine Auclert, *Les marches exploratoires pour lutter contre le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public*, 2014.
- / Centre Hubertine Auclert, *Pour convaincre du bien-fondé des politiques locales d'égalité femmes-hommes*, 2015.
- / Centre Hubertine Auclert, *Cybersexisme : une étude sociologique dans les établissements franciliens*, 2016.
- / Centre Hubertine Auclert, *Les politiques locales d'égalité en France*, 2016.
- / Centre Hubertine Auclert, *Violences faites aux femmes dans les espaces publics en Île-de-France*, 2018.
- / Commissariat général à la stratégie et à la prospective (CGSP), *Lutter contre les stéréotypes filles-garçons*, 2014.
- / CHARRUAU J., « Une loi contre le sexisme ? Étude de l'initiative belge », *La Revue des droits de l'homme*, 7, 2015.
- / Comité interministériel des villes (CIV), *Guide méthodologique des marches exploratoires*, 2012.
- / CIVITAS, *Gender equality and mobility: mind the gap !*, 2014.
- / Club des villes et territoires cyclables, *Les français et le vélo en 2012*, 2013.
- / CNFPT, *Panorama des métiers territoriaux fin 2012 – 2. Fiches statistiques*, 2016.
- / CNFPT et Ville de Paris, *Genre et espaces publics*, 2017.
- / Col-lectiu Punt 6, *Women Working. Urban assessment guide from a gender perspective*, 2015.
- / Collectif, *Masculin/féminin : questions pour la géographie*, *L'information géographique*, 76, 2012.
- / DENÈFLE S., RATOUIS O., « *Le genre et la ville. Entretien avec Sylvette Denèfle* » in *Métropolitiques*, 2010.
- / DILL J., GLIBE J., *Understanding and Measuring Bicycling Behavior: a Focus on Travel Time and Route Choice*, 2008.
- / DI MÉO G., *Les murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*, 2011.
- / DIRENBERGER L., SCHMOLL C., « *Le tournant spatial dans les études genre*, *Cahiers du CEDREF, n°21* », 2014.
- / DUCHÈNE C., *Transports et parité des sexes*, *Forum international des transports*, 2011.
- / FNAUT, *Étude sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles faites aux femmes dans les transports publics*, 2016.
- / FNAUT, *Harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers et les pôles d'échanges multimodaux : l'analyse de la FNAUT*, 2017.
- / France médiation, *Quand les femmes changent la ville – Rapport de l'expérimentation nationale des marches exploratoires 2.0*, 2016.
- / France stratégie, *Réforme du permis de conduire*, 2015.
- / Garance, *Espace public, genre et sentiment d'insécurité*, 2012.
- / Gouvernement écossais, *Women and Transport : Guidance and checklist*, 2002.
- / GRANEREAU, « Les travailleurs pauvres en France, un phénomène peu visible », *Empan* 2017/1 (n° 105), p. 126-130.
- / GREED Clara, *Inclusive Urban Design : Public Toilets*, 2003.
- / HANCOCK Claire (dir.), *Le(s) Pari(s) du genre*, 2017.
- / HCE, *Combattre maintenant les inégalités sexuelles, sociales et territoriales dans les quartiers de la politique de la ville et les territoires ruraux fragilisés*, 2014.
- / HCE, *Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun*, 2015.
- / HCE, *Guide pratique pour une communication publique sans stéréotypes de sexe*, 2015.
- / HCE, *Quel partage du pouvoir entre les femmes et les hommes élu.e.s au niveau local ?*, 2017.
- / IAU, *Femmes actives dans les territoires d'Île-de-France*, 2013.

BIBLIOGRAPHIE

- / IAU, « Enquête victimation et insécurité : les spécificités de genre », Note rapide n°722, 2016.
- / IAU, Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France, 2017.
- / IESF, 27^{ème} enquête nationale sur les ingénieurs, 2016.
- / IFOP pour la Fondation Jean Jaurès, Les inégalités femmes/hommes dans la société française et les nouveaux enjeux pour la condition des femmes, 2017.
- / JOANNIN D. et MENNESSON C., « Dans la cour de l'école. Pratiques sportives et modèles de masculinités » in Cahiers du Genre, 56, 2014.
- / JOUANNO C., La laïcité et l'égalité femmes-hommes, rapport d'information sénatorial, 2016.
- / JOUANNO C., HUMMEL C., Les femmes et l'automobile : un enjeu de lutte contre la précarité, d'orientation professionnelle et de déconstruction des stéréotypes, rapport d'information sénatorial, 2016.
- / MARUÉJOULS E., La mixité (filles-garçons) à l'épreuve du loisir des jeunes dans trois communes, 2011.
- / MARUÉJOULS-BENOIT E., Mixité, égalité et genre dans les espaces du loisir des jeunes : pertinence d'un paradigme féministe, 2014.
- / MONOD J.-C., « Inquiétudes démocratiques », in Sciences Humaines, n°270, 2015, p. 34-37.
- / Observatoire National de la Délinquance et des Réponses Pénales (ONDRP), Les atteintes sexuelles dans les transports en commun / Repères ONDRP n°34, 2017.
- / ONU Habitat, Women's Safety Audit : What Works and Where?, 2008.
- / Opinon Way pour TedXChampsÉlyséesWoman, Les enjeux des espaces publics sur l'égalité femmes-hommes, 2017.
- / OPTL, Rapport de l'Observatoire prospectif des transports et de la logistique, 2016.
- / PAQUOT T., L'espace public, 2009.
- / PHAM, Études de satisfaction clientèle dans les transports publics : réflexions, théories et pratiques, 2011.
- / POUPINEL L., La mixité dans les cours de récréation, 2015.
- / RAIBAUD Y., « De nouveaux modèles de virilité : musiques actuelles et cultures urbaines », in Masculinités : état des lieux, 2011.
- / RAIBAUD Y., « Loisirs des jeunes : du constat des inégalités filles garçons au "gender budgeting" », in Loisirs Education - La revue de la JPA, 2014.
- / RAIBAUD Y., La ville faite par et pour les hommes, 2015.
- / RAIBAUD Y., « La participation des citoyens au projet urbain : une affaire d'hommes ! », in Participations, 2, 2015.
- / RAIBAUD Y., « La ville durable creuse les inégalités », CNRS le journal, 2015.
- / Ressources & Territoires (R&T), La ville des garçons... La ville, une question de genre ?, 2015.
- / RUEL S., Filles et garçons à l'heure de la récréation : la cour de récréation, lieu de construction des identifications sexuées, 2006.
- / STIF, Femmes et hommes : une mobilité qui reste différenciée, 2013.
- / STIF, Dossier de presse. Sécurité dans les transports d'Île-de-France, 2017.
- / TRANSGEN, Gender Mainstreaming European Transport and Research and Politics, 2007.
- / TUMMERS L., « Stéréotypes de genre dans la pratique de l'urbanisme » in Travail genre et société, 33, 2015.
- / Union des transports publics et ferroviaires (UTP), Transports ferroviaires - Bilan social 2016, 2017.
- / Union des transports publics et ferroviaires (UTP), Transports urbains - Bilan social 2016, 2017.
- / Ville de Montréal, Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire, 2002.
- / Ville de Paris, Guide référentiel - Genre & espace public, 2016.
- / Ville de Vienne, Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development, 2013.
- / WOELFLE A., « La loi luttant contre le sexisme : une loi émotionnelle et symbolique ? », Chroniques féministes, 117, 2016.
- / ZAIDMAN C., « Jeux de filles, jeux de garçons » in Les cahiers du CEDREF, 15, 2007.

PROGRAMME DU CYCLE DE RENCONTRE

Les femmes et les hommes n'ont pas le même usage des espaces publics : elles et ils ne se déplacent pas de la même manière dans les villes, ne fréquentent pas les mêmes lieux et ne sont pas exposés aux mêmes difficultés...

Partant de ce constat, comment améliorer la participation et la visibilité des femmes à travers l'aménagement urbain, la politique de mobilité et de sécurité, en bref comment faciliter un véritable usage mixte de l'espace public ?

Pour apporter des réponses concrètes à ces questions, le Centre Hubertine Auclert a organisé et animé un cycle composé de trois rencontres, en partenariat avec l'association Genre et Ville.

Dans le cadre de ces rencontres thématiques, des experts et expertes, des associations et des collectivités locales sont venues partager leurs analyses et leurs expériences, nous tenons ici à les remercier.

24 mai 2017 : « Comment créer de la mixité dans l'espace public ? »

/ Un usage différencié des espaces publics, par Corinne Luxembourg, géographe, laboratoire Discontinuités, Université d'Artois, coordinatrice du programme de recherche-action « La ville côté femmes » développé par les Urbain.e.s.

/ Retrouver le sentiment de sécurité, par Hélène Heurtel, de la Mission Prévention Sécurité de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAU) et Anne-Charlotte Jelty, directrice du CIDFF de Nanterre.

/ Favoriser la présence des femmes dans les espaces publics, présentation du guide référentiel Genre et espaces publics et du projet "7 places", Ville de Paris par Jean-Christophe Choblet, urbaniste, responsable de la mission de Programmation, d'aménagement et d'expérimentation de l'espace public parisien, Secrétariat Général de la ville de Paris.

/ "Sexisme en rafale", un projet participatif pour décrypter l'organisation sexuée des espaces publics, par Marie Cervetti, Directrice du FIT, une femme un toit.

FOCUS : Des marches exploratoires aux marches sensibles, par Chris Blache, Genre et Ville.

PROGRAMME DU CYCLE DE RENCONTRES

20 juin 2017 : « L'égalité dans les transports »

/ Transports et mobilités, un enjeu pour l'égalité, par Johanna Dagorn, sociologue à l'université de Bordeaux Segalen, laboratoire LACES (Laboratoire Cultures – Éducation – Sociétés).

/ "Lutter contre le harcèlement sexiste et sexuel dans les transports en commun", la campagne de prévention menée dans les transports, par Isabelle Bellue, Responsable Prévention Assistance Contrôle Environnement pour Keolis et Sandrine Darriet, Chargée de mission Innovation sociale, Bordeaux-métropole.

/ Lutter contre les atteintes sexuelles, présentation des actions mises en œuvre par la sûreté régionale des transports, par Jaclina Jovanovic, commandant de Police, brigade d'atteinte aux personnes.

FOCUS : La ville durable, une opportunité pour plus d'égalité ? par Chris Blache, Genre et Ville.

21 septembre 2017 : « L'aménagement des espaces de jeux et loisirs »

/ Éléments de cadrage : la mixité dans les espaces jeunesse et de loisirs, par Édith Maruéjols, chargée de mission à la politique de la ville à Bordeaux Métropole et géographe du genre.

/ Mixité et égalité dans les politiques jeunesse, par Yéléna Perret, chargée de mission auprès du Directeur Général des Services à Aubervilliers.

/ Comment impulser la participation des jeunes filles et la mixité ?, par Dominique Poggi, sociologue, collectif À Places Égales, auteure de *Pour qu'activités de loisir riment avec égalité : l'exemple des VVV (Ville-Vive-Vacances)*.

FOCUS : Penser la mixité dans l'organisation de la cour de récréation, par Chris Blache, Genre et Ville.

Les synthèses des trois rencontres sont respectivement disponibles sur :

/ Comment créer de la mixité dans l'espace public : <https://centrehubertineauclert.gitbooks.io/comment-creer-de-la-mixite-dans-l-espace-public/content/>

/ L'égalité dans les transports : <https://centrehubertineauclert.gitbooks.io/l-egalite-dans-les-transports/content/>

/ L'aménagement des espaces de jeux et de loisirs : <https://centrehubertineauclert.gitbooks.io/l-amenagement-des-espaces-de-jeux-et-loisirs/content/>

AUTRES ÉVÉNEMENTS PUBLICS ET VISITES D'ÉTUDES

Pour alimenter notre réflexion, nous avons assisté à plusieurs événements publics sur la thématique et tenons à remercier les divers intervenants et intervenantes pour leurs précieux apports :

/ « Genre & espace public », le 30 mai 2017, organisé par la Mairie de Paris et le CNFPT, avec Emmanuelle Faure, docteure en géographie de la santé - Université Paris Nanterre ; Jean-Christophe Choblet, mission PAVEX (programmation, aménagement, valorisation et expérimentation de l'espace public parisien), Secrétariat général de la Mairie de Paris ; Chris Blache, plate-forme « Genre et Ville » ; Mathieu Pratlong, chef de projets urbains, service de l'aménagement, Direction de l'urbanisme et Didier Ostré, DGS de la Ville de Bagnolet ; Kaïs Marzouki, chef du bureau de la participation, de la vie associative, de la jeunesse et des sports – Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) ; Camille Gremez, chargée de mission, France Médiation ; Victor Delescluse, équipe de développement local Goutte d'Or, sous-direction de la Politique de la Ville et de l'action citoyenne ; Gertrude Dodart, directrice de Paris Macadam et Christine Guillemaut, chargée de

projet Service égalité intégration inclusion/ Direction de la démocratie des citoyen.ne.s et des territoires.

Les actes sont disponibles en ligne : <https://www.centre-hubertine-auclert.fr/outil/actes-du-seminaire-genre-et-espace-public-30-mai-2017>

/ « Femmes et citoyenneté : mixité et accès à l'espace public », le 23 juin 2017, organisé par l'ADRIC, avec Romain Sabathier, Rapporteur du rapport EGALiTER (HCE, 2014), consultant/formateur spécialiste des politiques d'égalité femmes-hommes ; Chahla Beski, Docteure en sociologie (ADRIC) ; Christine Guillemaut ; Dominique Poggi, Sociologue, formatrice, membre fondatrice du Collectif A Places Egales, experte sur les marches exploratoires pour la tranquillité et la liberté des femmes dans les espaces publics ; Cyrille Quartier, Chef de service développement/ projets et formation/ réseau, CNIDFF (Centre National d'Information sur les Droits des Femmes et des Familles) et Sabine Salmon, Présidente nationale de Femmes Solidaires.

AUTRES ÉVÉNEMENTS PUBLICS ET VISITES D'ÉTUDES

/ « Femmes, Hommes : vivre la ville en liberté et dans l'égalité ? », le 30 septembre 2017, organisé par le Conseil départemental du Val-de-Marne avec Romain Sabathier.

/ « Harcèlement de rue », le 1er février 2018, organisé par le Conseil départemental du Val-de-Marne, avec Céline Piques, porte-parole d'Osez le Féminisme et Alice Gayraud, membre du Secrétariat général Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes.

/ « (In-)Égalités dans l'espace public », le 15 février 2018, organisé par la Ville des Lillas, avec Charline Ouarraki, Présidente de l'Association Womenability ; Emmanuelle Faure, géographe, laboratoire LADYSS, Université Paris Nanterre, coordinatrice du programme de recherche-action « La ville côté femmes » développé par les Urbain.e.s ; Charlotte Groppo, Vice-Présidente d'ONU Femmes France en charge du plaidoyer ; Sybil Cosnard, Urbaniste, Directrice de City Linked et Jaclina Jovanovic, Commandant de Police, brigade d'atteinte aux personnes.

Nous avons également réalisé deux visites d'études pour nourrir ce rapport :

À Bordeaux, où à l'occasion de la journée scientifique Femmes et mobilités urbaines, nous avons eu la chance et le plaisir de rencontrer et d'échanger avec Brigitte Terraza, vice-présidente de Bordeaux Métropole ; Yves Raibaud, université Bordeaux Montaigne, Passages/Cnrs ; Laetitia César-Franquet, sociologue, IRTS Nouvelle-Aquitaine ; Arnaud Alessandrini et Johanna Dagorn, sociologues, université de Bordeaux ; Edith Maruejols, géographe, université de Bordeaux Montaigne ; Marie-Christine Bernard Hohm, ethno-urbaniste ; Corinne Luxembourg, géographe, université d'Artois et Les Urbain.e.s de Gennevilliers ; Sophie Louargant, géographe, université de Grenoble ; Lidewij Tummers, urbaniste, université de Delft ; Marion Paoletti, politiste, université de Bordeaux ;

Christine Guillemaut, Ville de Paris ; Ursula Bauer, Ville de Vienne, Autriche ; Héloïse Roman, Ville de Genève ; Marlène Schiappa, secrétaire d'État aux droits des femmes ; Alain Juppé, président de Bordeaux Métropole ; Geneviève Letourneux, conseillère municipale déléguée aux droits des femmes et à l'égalité ; vice-présidente en charge de la cohésion sociale et de la politique de la ville à Rennes Métropole ; Chris Blache, Genre et Ville, Paris ; Irène Zeilinger, association Garance, Bruxelles, Namur ; Julien Fernandez, association Womenability ; Anna-Carmen Aguilar Higareda, Ville de Guanajato, Mexique ; Charu Sinha, Ville de Hyderabad, Inde ; Prisca Lablonde Tene Mbimi, Ville de Douala, Cameroun et Elisabeth Hofmann, géographe, université Bordeaux Montaigne.

À Bruxelles, où nous avons eu la chance d'être reçus le 6 octobre 2017, par Inge Van der Stighelen et Virginie Tumelaire de l'association Amazone ; merci pour les précieuses ressources qui nous ont alors été communiqués, nous ne pouvons que recommander de se reporter aux travaux d'Amazone sur la question (<http://www.amazone.be/spip.php?rubrique334&lang=fr>). Nous avons également pu échanger avec Françoise Goffinet, attachée de l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, autour de la mise en œuvre de la loi contre le harcèlement de rue et des actions relatives à la place des femmes dans les espaces publics.

Mentionnons également nos précieux échanges avec les militantes de l'association Stop harcèlement de rue et de Paye ta shnek le 8 juin 2017.

Merci à chacune et chacun d'avoir contribué par leurs expertises respectives à ce rapport.

PRÉCONISATIONS À DESTINATION DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS PUBLICS

LA MIXITÉ DANS LES ESPACES PUBLICS

Préconisation 1.	Renforcer la parité dans la répartition des délégations urbanisme/aménagement au sein des exécutifs locaux, inscrire l'égalité femmes-hommes dans les documents d'urbanisme (SCoT, PLU, règlements de voirie)	14
Préconisation 2.	Penser le mobilier urbain dans une perspective inclusive, développer des endroits de convivialité et de mixité	16
Préconisation 3.	Réduire le sentiment d'insécurité par l'aménagement urbain	17
Préconisation 4.	Pour évaluer l'existant, mais aussi en amont de tout nouveau projet urbain ou de transports, promouvoir les marches exploratoires, le testing et de réelles démarches de concertation locale pour favoriser l'expression de la parole et de l'expertise des femmes	22
Préconisation 5.	Limiter les publicités et messages sexistes ou dégradants par l'incitation des afficheurs et l'exemplarité dans la communication institutionnelle	23
Préconisation 6.	Visibiliser les femmes illustres dans l'espace public, à travers la toponymie et les événements culturels	23
Préconisation 7.	Renforcer la connaissance du phénomène de harcèlement de rue et du harcèlement sexiste via la constitution d'une catégorie statistique spécifique et la commande d'études codirigées par les collectivités infrarégionales et le monde universitaire	28

LISTE SYNTHÉTIQUE DES RECOMMANDATIONS À DESTINATION DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS PUBLICS

Préconisation 8.	Renforcer la formation initiale et continue des forces de l'ordre et des équipes de médiation sur la question du harcèlement de rue	32
Préconisation 9.	Développer, poursuivre et renforcer les campagnes institutionnelles d'information et de prévention relatives au harcèlement de rue, faire connaître les délits et crimes déjà condamnés par la loi à travers de vastes campagnes de sensibilisation	33
Préconisation 10.	Poursuivre et renforcer le développement des applications visant à signaler des violences ou faits de harcèlement de rue	34

TRANSPORTS ET MOBILITÉS

Préconisation 11.	Poursuivre et développer le recueil de données sexuées sur les mobilités, inscrire un objectif de prise en compte des mobilités différenciées femmes-hommes dans la définition de la politique régionale de transports, notamment dans le SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) et les PDU (Plans de Déplacements Urbains), pour une prise en compte transversale de cette thématique	38
Préconisation 12.	Inciter les transporteurs à intégrer à leurs politiques d'accessibilité une approche sexuée et à développer une communication spécifique relative aux usagères enceintes et aux personnes utilisant des poussettes ; promouvoir, dans tous les projets d'infrastructure transport financés, l'inclusion de critères d'analyse sexués	39
Préconisation 13.	Commander une étude pour déterminer si l'intermodalité avec le ticket t+ s'avère aussi facile pour les femmes et les hommes	40
Préconisation 14.	Inciter les transporteurs à prendre des engagements en matière de lutte contre la diffusion de messages sexistes sur leurs réseaux par le biais de chartes ou par l'introduction de clauses « antisexistes » dans les marchés publicitaires	41
Préconisation 15.	Renforcer la parité dans la répartition des délégations transports au sein des exécutifs locaux	42
Préconisation 16.	Développer les initiatives de « transports exploratoires » et une réelle concertation ; inciter les transporteurs à mettre en place des comités d'usagères ; adopter une perspective sexuée dans la définition et l'exploitation des enquêtes de satisfaction	46
Préconisation 17.	Maintenir ou développer les aides financières au passage du permis véhicule léger ; développer et soutenir l'implantation de garages solidaires sur le territoire régional, ceux-ci pourraient faire l'objet d'une labellisation	48
Préconisation 18.	Poursuivre la promotion et le développement du covoiturage ; proposer aux opérateurs du covoiturage et de l'autostop de signer une charte d'engagement contre le harcèlement sexiste	48
Préconisation 19.	Mener une enquête régionale sur le sentiment d'insécurité des femmes utilisatrices de parcs-relais et déterminer ceux qui sont les plus anxiogènes ; penser dès à présent la sécurisation des nouveaux parcs-relais dans une perspective de lutte contre le harcèlement sexiste et sexuel, en l'inscrivant comme un élément du cahier des charges pour l'attribution du label Parc-relais d'Île-de-France mobilités	49

LISTE SYNTHÉTIQUE DES RECOMMANDATIONS À DESTINATION DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS PUBLICS

Préconisation 20.	Proposer une offre de vélos en libre-service mieux adaptée au transport de charges ainsi qu'aux parents ; penser l'aménagement des pistes cyclables en intégrant les craintes et habitudes des femmes, pour favoriser leur pratique du vélo	51
Préconisation 21.	Poursuivre la production des enquêtes victimation et sentiment d'insécurité des femmes et des hommes dans les transports en commun et renforcer la connaissance du phénomène de harcèlement sexiste dans les transports par la constitution d'une catégorie statistique spécifique dans les enquêtes récurrentes	55
Préconisation 22.	Soutenir et renforcer la communication autour des numéros 3117 et 31177 pour les faire mieux connaître du public, notamment des potentielles victimes de harcèlement sexiste ; renforcer le suivi qualité du service 3117/31177 (déterminer le nombre d'appels reçus pour des faits de harcèlement sexiste ou d'agression sexuelle, le type de réponse apporté et sa pertinence) ; suivre l'évolution des appels aux 3117/31177 pour en faire un nouvel indicateur	59
Préconisation 23.	Maintenir une présence humaine conséquente et mixte sur l'ensemble du réseau de transport régional ; renforcer la mixité au sein des équipes ; former l'ensemble des professionnels des entreprises de transport	63
Préconisation 24.	Amplifier l'effort de communication quant aux dispositifs d'alerte à bord des trains et en gare, à la fois à destination des victimes potentielles et de l'ensemble des usagers ; pérenniser une communication relative au harcèlement sexiste dans les transports ; mener des campagnes ponctuelles pour visibiliser la thématique	65
Préconisation 25.	Poursuivre l'expérimentation du service d'arrêt à la demande sur les bus de nuit, ne pas le limiter aux seuls noctiliens, communiquer auprès des usagers et usagères sur ce service	66

MIXITÉ DES ESPACES JEUNESSE ET LOISIR

Préconisation 26.	Au niveau communal, mesurer la répartition des ressources entre bénéficiaires féminins et masculins (subvention, mise à disposition de locaux, dépenses d'équipement et de personnel) et l'ajuster en conséquence	71
Préconisation 27.	Promouvoir la diversification des pratiques sportives par le biais de sensibilisations à destination des filles et des garçons et soutenir la pratique sportive en mixité réelle	71
Préconisation 28.	Réaliser des études spécifiques au niveau local, pour mesurer la mixité réelle des équipements publics de loisir	73
Préconisation 29.	Penser l'offre de loisir dans une perspective d'égalité ; proposer tout au long de l'enfance des actions de déconstruction des stéréotypes sexistes et de prévention des violences, dans les structures d'enseignement comme de loisir	78
Préconisation 30.	Limiter les espaces assignés à une activité sportive unique en pratique libre, privilégier des espaces non-spécifiés où seront proposées des animations multiples et inclusives	80
Préconisation 31.	Intégrer une perspective égalité aux cahiers des charges lors de la construction/ rénovation des cours d'écoles et espaces de loisirs (notamment les îles de loisirs) ; proposer des activités plus variées pour favoriser une mixité réelle, bénéfique aux filles et aux garçons	83

CRÉDITS ICONOGRAPHIQUES

p. 12 - AbseitsBerlin CC BY-SA 3.0 ; p. 22 - collectif Place aux femmes ; pp. 24 et 52 - Marianne Balabaud ; p. 25 - Clémence Pajot ; pp. 27, 44 et 79 - Hélène Laforêt/Centre Hubertine Auclert ; p. 33 haut - collectif Stop harcèlement de rue, p. 33 bas - Ville de Paris ; p. 34 - Marianne Balabaud/Centre Hubertine Auclert ; p. 41 - Gouvernement écossais ; p. 59 - Paola Paci ; p. 60 - Île-de-France Mobilités ; p. 62 - Wiener linien ; p. 64 - ministère des Affaires sociales, de la Santé et des Droits des femmes ; p. 75 - MediaTv/Centre Hubertine Auclert ; p. 77 - Ville de Genève ; p. 78 - Centre audiovisuel Simone de Beauvoir.

RÉDACTION

Marie-Pierre Badré
et Paul Daulny
Merci à Lucile Marty
pour son appui sur les
encadrés « Paroles
d'expertes » ainsi qu'à
Paola Paci et Pauline
Le Vot pour leurs
précieuses relectures

ÉDITEUR

Centre Hubertine Auclert
Mai 2018

MISE EN PAGE

Delphine Hugueny

IMPRIMERIE Grenier

ISSN 2116-1631



www.centre-hubertine-auclert.fr

Le Centre Hubertine Auclert, centre francilien pour l'égalité femmes-hommes, contribue avec l'ensemble de ses membres, à la lutte contre les inégalités et les discriminations fondées sur le sexe.

Ses missions se déclinent en quatre pôles :

/ Construire une plateforme régionale de ressources et d'échanges sur l'égalité femmes-hommes : « l'égalithèque ».

/ Renforcer le réseau des acteurs et actrices franciliennes de l'égalité femmes-hommes à travers des accompagnements individuels et l'organisation de cadres d'échanges collectifs.

/ Promouvoir l'éducation à l'égalité, notamment via la réalisation d'études et d'analyses des représentations sexuées et sexistes dans les outils éducatifs.

/ Lutter contre toutes les formes de violences faites aux femmes, avec l'Observatoire régional des violences faites aux femmes intégré au Centre Hubertine Auclert.

