

Évolution des modes de vie en ville



L'usage de la ville par les femmes

note de synthèse

Sous la direction de
Cécile Rasselet

Chef de projet
Marie-Christine Bernard-Hohm

avec la collaboration d'Yves Raibaud
géographe ADES

© a'urba | septembre 2011

Une méthode expérimentale pour une révolution douce de l'urbanisme

La ville désirable et durable que la CUB et le C2D* appellent de leurs vœux doit réviser les modèles obsolètes qui divisent sa population. Quel impact une métropole « androcentrique », c'est-à-dire pensée pour et par l'homme, a-t-elle donc sur l'usage qu'en ont les femmes ? Trois méthodes ont été choisies pour faire apparaître les écarts. En premier lieu, une exploitation statistique a permis de mener une analyse différenciée selon le sexe (ADS) comme on la nomme au Québec ou en France, approche intégrée de l'égalité (AIE). À l'échelle métropolitaine, ont donc été traités le recensement de la population (INSEE 2007), les déclarations annuelles des données sociales d'entreprise (DADS 2007) et l'enquête sur les déplacements des ménages (BVA - CUB 2009). La seconde approche a été compréhensive, elle s'est attachée à décrypter un matériau oral qualitatif, collecté à partir de groupes de discussions de femmes, réunis et animés par l'a-urba. La troisième, qualifiée de micro-géographie urbaine, a été réalisée par des étudiants de l'université Bordeaux 3 Michel de Montaigne qui se sont livrés à une observation des usages genrés appliquée à trois sites de la CUB.

Ces indicateurs mettent en exergue la vulnérabilité des femmes dans l'espace public et bousculent les idées reçues quant à l'égalité des chances en matière de droit à la Cité. Cette démarche originale et reproductible permet, entre autres, de créer une cartographie mentale et sensorielle explicite, illustrant le degré de mixité d'usage des dispositifs urbains. Reste à systématiser les observations et à trouver des antidotes aux inégalités de fait. L'a-urba et l'équipe de recherche du laboratoire ADES** souhaitent, dans ce but, pérenniser leur coopération et poursuivre ces travaux pluridisciplinaires inédits.

* C2D : Le conseil de développement durable est un espace de débat, de réflexion, de dialogue et de concertation sur les stratégies et projets territoriaux et sur les enjeux économiques, sociaux et environnementaux du développement de l'agglomération.

** ADES : Aménagement, Développement, Environnement, Santé et Sociétés.

La vulnérabilité « naturelle » des femmes dans l'espace public, un préjugé à revisiter

Héritée des siècles passés, la doctrine des sphères séparées – publique pour les hommes, domestique pour les femmes – influence encore l'usage de la ville du XXI^e siècle. Ainsi, de véritables archaïsmes hantent les mentalités contemporaines qui projettent sur la scène urbaine des zones et des temporalités interdites aux femmes. Des murs aussi dissuasifs qu'invisibles, comme l'évoque le géographe Guy Di Méo dans son ouvrage¹, sont échafaudés par les membres de la société globale dont les femmes, elles-mêmes. Ces dernières semblent conserver une peur atavique du dehors et de la nuit qu'elles se transmettent de génération en génération. Toutefois, l'inégalité d'accès à la ville entre hommes et femmes se fait aujourd'hui plus discrète – voire imperceptible – au point que nombreux sont ceux qui jurent que règne une totale mixité dans l'espace public.

La mutation sociétale des rôles de genre est en effet bien amorcée, et les jeunes femmes sont désormais nombreuses à développer une « résilience » face à la volonté collective d'assignation à résidence. Grâce à leurs stratégies individuelles d'adaptation, faites de conduites d'évitement du danger, elles sont devenues non seulement d'importantes consommatrices urbaines – biens et services à la personne, loisirs et culture – mais aussi de réelles productrices de ville, dans la mesure où leur présence favorise la construction d'une ambiance urbaine de qualité.

Pour autant, malgré leur entrée massive dans l'emploi salarié et leur engagement (progressif) dans la politique, le système éducatif familial, scolaire et parascolaire condamne encore la présence de femmes stationnant ou flânant dans la rue. À Bordeaux, qui oserait aller dîner seule au restaurant ou déguster un verre de médoc en terrasse en début de soirée ? Les préséances pèsent de tout leur poids sur l'appropriation de l'espace collectif, elles freinent les ambitions féminines et, faute de figures locales remarquables, limitent la réussite sociale des jeunes filles. Depuis 1997, où l'Europe s'est engagée à lutter (via les « gender studies ») contre les discriminations genrées, cette question se pose en termes de justice spatiale. Or, à notre interrogation initiale : « où en est-on de la place des femmes dans la ville ? » s'est peu à peu substituée la question symptomatique : « qu'en est-il de cette insécurité ressentie par les femmes dans l'espace public ? ».

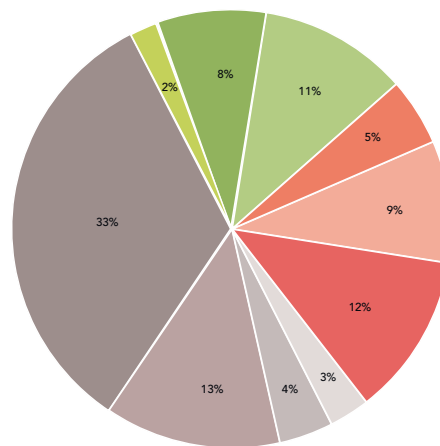
Face à ce constat d'inégalité d'usage selon le genre, comment éradiquer ce qui fait obstacle au progrès social et économique de plus de la moitié de la population ? Quel rôle l'urbanisme peut-il jouer pour enrayer l'entorse faite à l'équité sociale ?

1. Voir bibliographie succincte sur le genre, page 8.

53 % de femmes dans la CUB, 54 % dans la ville de Bordeaux (contre seulement 51,4 % en France) : un fort capital électoral local ! Mais un réel retard à rattraper en matière de représentation politique.

Quelques chiffres :

- CUB : sur 36 vice-présidents, 7 sont des femmes.
- Conseil général de la Gironde : sur les 63 conseillers généraux, 10 sont des femmes.
- Conseil régional d'Aquitaine : sur les 85 conseillers régionaux, 39 sont des femmes.
- Assemblée nationale : sur les 577 députés, 111 sont des femmes (ce qui place la France seulement en 18^e position des pays européens en termes de représentation des femmes en politique).



Familles monoparentales
9 % de femmes avec enfants
2 % d'hommes avec enfants

- Famille principale : un couple où l'homme et la femme ont tous les deux le statut d'actif occupé
- Famille principale : un couple où ni l'homme ni la femme n'ont le statut d'actif ayant un emploi
- Plusieurs personnes sans famille (colocation)
- Autre logement
- Femme vivant seule
- Famille principale monoparentale composée d'une femme avec enfant(s)
- Famille principale : un couple où seule la femme a le statut d'actif ayant un emploi
- Famille principale : un couple où seul l'homme a le statut d'actif ayant un emploi
- Homme vivant seul
- Famille principale monoparentale composée d'un homme avec enfant(s)



Types de ménages dans la CUB (CUB INSEE 2007)

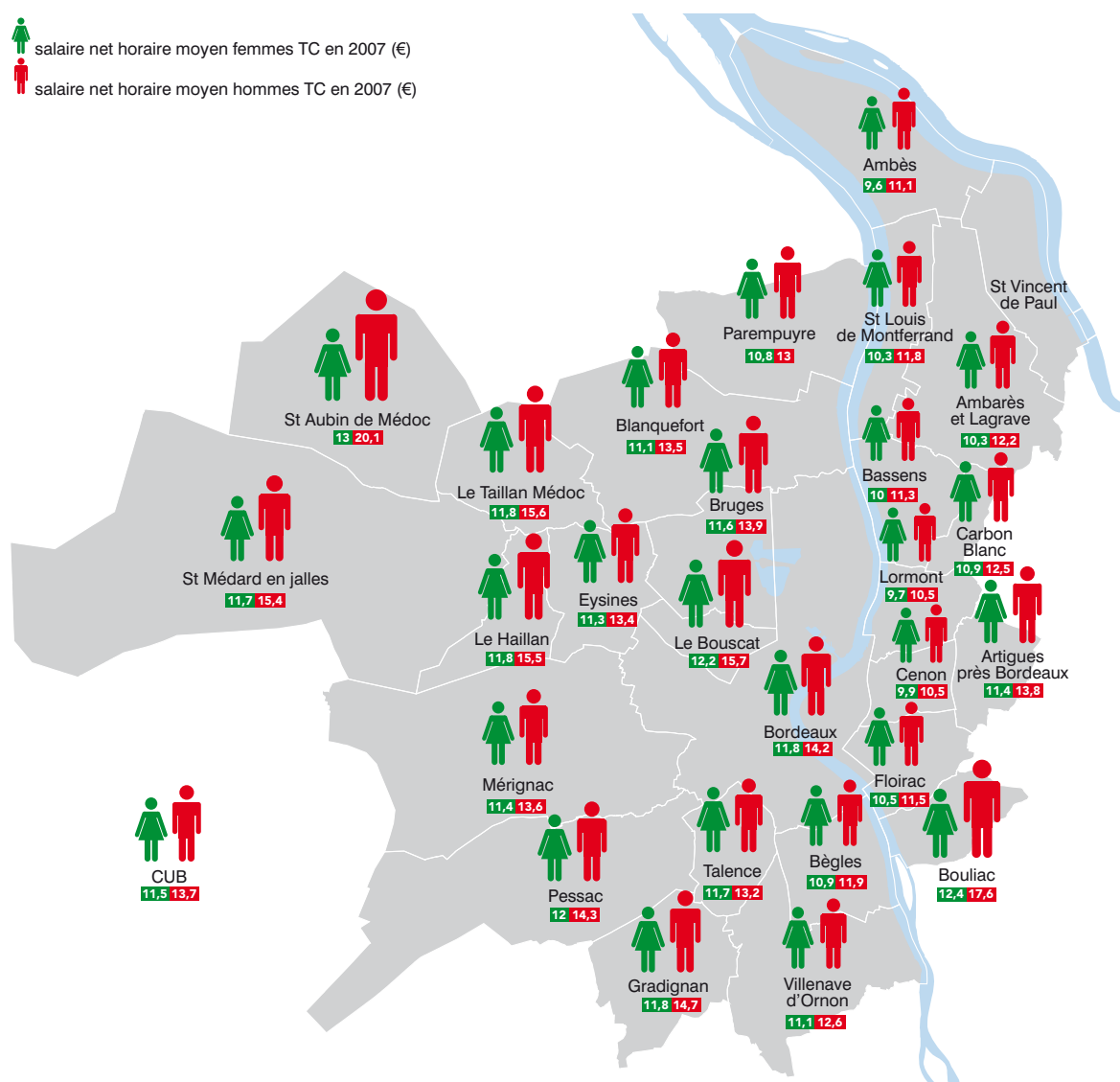
Paru en 1990, l'ouvrage *Trouble dans le Genre* de l'Américaine Judith Butler traque les préjugés naturalistes sur les identités sexuelles. Depuis, ce qui relevait du naturel s'analyse comme du culturel. Le masculin et le féminin font système, cela devient « le genre ». Il en résulte des rapports de domination qu'il s'agit de réguler politiquement.



Répartition des femmes et des hommes vivant seuls par classe d'âge (CUB – INSEE 2007)

Le graphique ci-contre montre que parmi les personnes vivant seules, il existe une propension des hommes à vivre seuls entre 30 et 45 ans (ils représentent 55% à 62% des personnes vivants seules dans cette tranche d'âge). À partir de 50 ans, la donne est renversée et c'est une majorité de femmes qui vit seule, passant de 56% de la population concernée entre 50 et 54 ans à 85% à partir de 75 ans, en raison notamment d'une longévité humaine supérieure à celle des hommes.

 salaire net horaire moyen femmes TC en 2007 (€)
 salaire net horaire moyen hommes TC en 2007 (€)



Comparaison des salaires nets horaires moyens des hommes et des femmes (Source : DADS, 2007)

Le fossé salarial se creuse à mesure que l'on grimpe dans l'échelle des catégories socio-professionnelles (CSP). On note une fragilisation socio-économique des femmes dans une société vieillissante où l'indice de solitude ne cesse de croître et où les revenus sont systématiquement inférieurs à ceux des hommes.

Rue anxieuse et sentiment d'insécurité : entre fantasmes et réalité

Pour les chercheurs.e.s internationaux, spécialistes en « gender studies », les motifs de la peur dans l'espace public seraient entretenus par la société globale qui continuerait à asseoir la domination masculine. Ainsi, expliquent-ils, les médias aiment à distiller des statistiques effrayantes sur les agressions et les viols de femmes dans l'espace public. Or si, en France, les violences faites aux femmes ont augmenté de 15 % en 2010, les chiffres du ministère de l'Intérieur et des différents observatoires (délinquance, maisons des femmes, centre d'hébergement d'urgence, etc.) montrent que ces agressions ont lieu le plus souvent dans la sphère intime. 68 % se déroulent en effet au domicile de l'agresseur ou de la victime, 7 % seulement dans la sphère publique (dont 3,7% dans la rue). Dans les trois-quarts des cas des 75 000 viols enregistrés cette année-là, les victimes connaissaient leur agresseur.

Si le risque est réel, on fait donc erreur sur les causes de son apparition. Une distorsion de la représentation menaçante se perpétue ainsi chez les femmes qui redoutent en particulier les parkings ou les bois, lesquels sont, statistiquement parlant, les lieux les moins dangereux.

La métropole bordelaise ne fait pas exception. On y note même un pourcentage moindre de risque d'agression dans la rue qu'au niveau national. Les chiffres du CIDFF Aquitaine (Centre d'Information sur les Droits des Femmes et des Familles) montrent qu'on a 41 fois plus de risque d'être agressée chez soi que dans la rue. Cela n'empêche pas le sens commun d'estimer qu'à partir d'une certaine heure et dans certains lieux, la rue reste dangereuse pour les femmes. Mais en réalité, à qui appartient la rue ? C'est la question que chacun devrait se poser dans la perspective de l'aménagement urbain.

Un déficit d'apprentissage de l'espace public pour les filles

Les travaux menés par Edith Maruejols, doctorante de l'université Bordeaux 3 Michel de Montaigne, montrent combien les adolescentes disparaissent statistiquement des structures sportives collectives mixtes et ne participent plus aux loisirs de groupes dans les quartiers, une fois pubères.

Cette confiscation de la rue mène à un réel déficit d'apprentissage de l'espace public pour ces jeunes filles. Carence qui, de fait, les rend encore plus vulnérables, une fois adultes, quand elles veulent réinvestir la rue. Ce « décrochage » de l'espace public est culturellement à l'origine de la difficulté féminine d'appropriation de l'espace collectif. Et non l'inverse ! Les témoignages recueillis auprès des groupes focus de femmes montrent combien cette faible éducation à la rue s'accompagne d'une moindre implication dans les affaires publiques de la cité (sauf via le bénévolat). Finalement, cette absence de ville perpétue chez les femmes un sentiment d'exclusion qui se transmet d'une génération à l'autre.

En aucun cas, même aujourd'hui, l'accès à la rue ne peut être considéré comme sexuellement neutre. Le seul véritable outil de lutte contre la discrimination genrée

serait d'y renforcer la visibilité des femmes et leur légitimité à s'y trouver. Ce n'est pas sans interroger, d'un côté, les politiques d'éducation et, de l'autre, les programmes publics d'aménagement urbain qui favorisent largement la présence des jeunes garçons dans la rue.

Les travaux du géographe bordelais Yves Raibaud le soulignent : le recours aux skate parks pour canaliser l'énergie des jeunes urbains donne à voir au sein même de la scène sociale la seule performance physique masculine comme modèle dominant.

Les croyances sur les rôles de genre à tenir ne sont-elles pas en permanence entretenues par ces équipements publics de loisirs rappelant sans cesse la légitimité des hommes à s'approprier l'espace public ?

À quand des équipements ludiques valorisant les qualités physiques des jeunes filles, les rendant ainsi « parties prenantes » de la bonne ambiance de l'espace public ?

Des groupes focus pour mieux comprendre les usages

Les dix-sept femmes réunies par l'a-urba ont été regroupées en classes d'âges : seniors en majorité veuves ou divorcées, mères isolées trentenaires et jeunes célibataires. Chacun des trois groupes a participé à deux heures et demi de discussion autour des usages urbains. L'animation a permis de faire émerger des rationalités singulières, subjectives, incluant expériences sensorielles et représentations sociales. Cette émulation collective a donné lieu à des prises de position d'ordre sociétal contrastées entre les générations. La solitude, retenue comme un critère déterminant pour les recruter, exacerbe leur sensibilité aux divers obstacles et harcèlements éprouvés dans la rue. L'origine et l'ancienneté résidentielles ont été ventilées au gré des communes de la CUB, ce qui a permis de tester l'impact de la desserte en tramway sur la perception de chaque habitante.

Constitution du panel

Cibles : 3 groupes de 6 femmes vivant dans la CUB, une majorité vit seule, 2 dans chaque groupe vivent à Bordeaux, 4 dans une autre commune de la CUB (2 desservies par le tram et 2 non desservies).

• Critères communs :

Fréquenter la ville centre (régulièrement) ;

Prendre les transports en commun ;

Avoir une pratique nocturne de la ville au moins occasionnelle ;

Fourchettes de revenus par foyer : moins de 1200 € à 2000€ (couple).

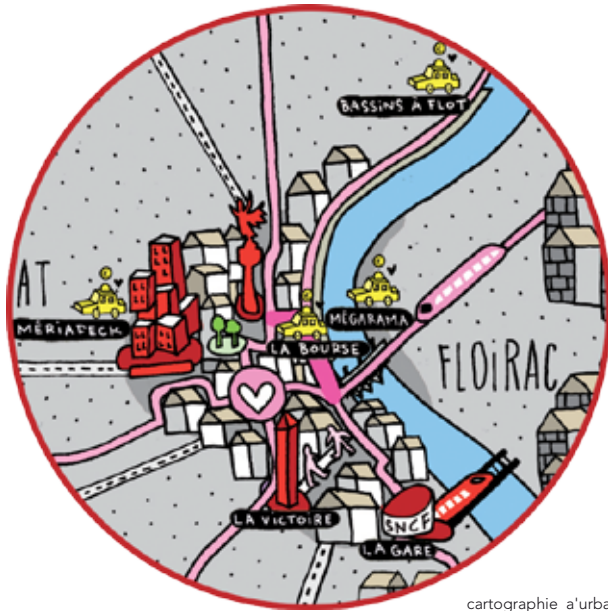
• Critères de distinction :

Âge : 20-28 ans, 30-40 ans, 50-65 ans ;




Statut familial : célibataire (seule ou chez parents) ; monoparentale (un ou plusieurs enfants) ; couples seniors, veuves, divorcées ;

Profession : employées + ou – précaires, salariées et libérale, retraitées (actives, bénévoles).

Dans leurs propos, les différents secteurs de la CUB sont ainsi qualifiés de ville ou de non ville selon le degré d'émancipation dont elles y bénéficient, en particulier via l'offre en transport en commun jugée plus ou moins adaptée au rythme de vie métropolitain. La commune de Carbon-Blanc, récemment desservie par le tram, se retrouve de fait classée dans le registre de l'urbain tandis que celle de Blanquefort reste associée à un environnement plutôt rural.



cartographie a'urba

-  les zones redoutées de la ville
-  les circuits préférés du tramway
-  lieux de rabattement, parking gratuit ou peu cher la nuit.

Quels moyens utilisent-ils pour se déplacer?

	Homme	Femme
tramway	9 %	12 %
voiture	50 %	43 %
vélo	9 %	5 %

source : EMD 2010

Consommer et se déplacer en ville, un éventail de rituels d'évitement

L'usage de la ville par les trois groupes de femmes se distingue surtout dans leur mobilité et leurs motifs de déplacements. Le soir, les seniors privilégient l'offre culturelle et les dîners au restaurant. Le panel des mères vivant seules disent ne pas sortir en nocturne ; en revanche, elles sont les plus précises en termes d'attentes diurnes (parc ombragé, piscine, transport plus régulier). Les jeunes célibataires actives revendiquent leur droit à la fête et à la consommation récréative de la ville, signifiant ainsi une évolution irréversible de leur visibilité dans l'espace public, quoique toujours entachée de restrictions.

Toutes adoptent des stratégies leur permettant de franchir les frontières interdites. À la nuit tombée, les seniors sortent à plusieurs ou en couple, jamais seules, certaines faisant même appel aux réseaux sociaux sur Internet. Les jeunes célibataires adoptent elles aussi

le déplacement en groupe d'ami.e.s. En dépit de l'affluence estudiantine et de la multiplication des établissements de nuit, elles continuent à intérioriser des cartes mentales afin de contourner les zones anxiogènes. Elles anticipent tout déplacement, ne laissant rien au hasard. Leur tenue corporelle est contrôlée dans l'espace public et contraste avec la fête débridée qu'elles s'autorisent dans l'enceinte privée des discothèques. Se faire accompagner et préparer minutieusement son retour est un préalable à toute sortie. Si elles doivent marcher seules dans la rue, elles optent pour des précautions vestimentaires (ni jupe, ni talons hauts), cosmétiques (pas de rouge à lèvres) et logistiques (téléphone portable, trousseau de clés voire bombe lacrymogène à la main). En cas de harcèlement verbal, la consigne est de se taire, entérinant leur statut de victime potentielle.

Un sentiment d'insécurité qui s'étend aux enfants, augmentant l'usage de la voiture

La prééminence du souci de la sécurité de l'enfant ou de l'adolescent dans la ville ressort dans les propos des seniors et des mères trentenaires.

Plus encore qu'un outil de mobilité, la voiture représente un moyen de protection pour affronter la nuit, les seniors s'y verrouillent. La voiture sert aussi à protéger ses enfants des aléas de l'espace public, d'où sa sur-utilisation dans l'accompagnement scolaire qui représente 2/3 des motifs de déplacements motorisés de 63 % des femmes de l'enquête déplacements des ménages. Elle est aussi systématiquement utilisée pour aller et venir plus librement chez les jeunes filles motorisées vivant en périphérie. Les nouvelles générations de mères sont angoissées à l'idée de laisser leurs enfants seuls, ne serait-ce qu'un instant, dans la rue, ce qui dénote une régression des mentalités. Comme lutter contre la propension des mères à la sur-protection de leurs enfants ?

Mixité des usages et civilité, une règle d'or pour l'attractivité urbaine :

- un exemple avenant : « Saint-Pierre, le salon urbain des trentenaires ».
- un contre-exemple angoissant : « les rames de tramway la nuit, avec ses cohortes d'étudiants avinés ».

Les attendus des femmes pour un mieux vivre ensemble

La principale attente des femmes concerne l'évolution de l'offre en mobilité avec une priorité donnée à l'amélioration de la sécurisation des stations de tramway qui sont perçues la nuit comme des abcès de fixation de l'hystérie urbaine et de l'alcoolisme. D'autres attentes ponctuelles sont formulées : « taxis roses » réservés aux filles (qui existent dans beaucoup

de grandes métropoles), présence humaine aléatoire et dissuasive dans les transports publics et dans la rue, meilleur éclairage des rues longues et rectilignes, animation commerciale des linéaires de trottoirs. L'impunité des pratiques d'alcoolisme sur la voie publique est dénoncée mais aucune ne souhaite par exemple de politiques sécuritaires (rondes de police, vidéos-surveillance, etc.).

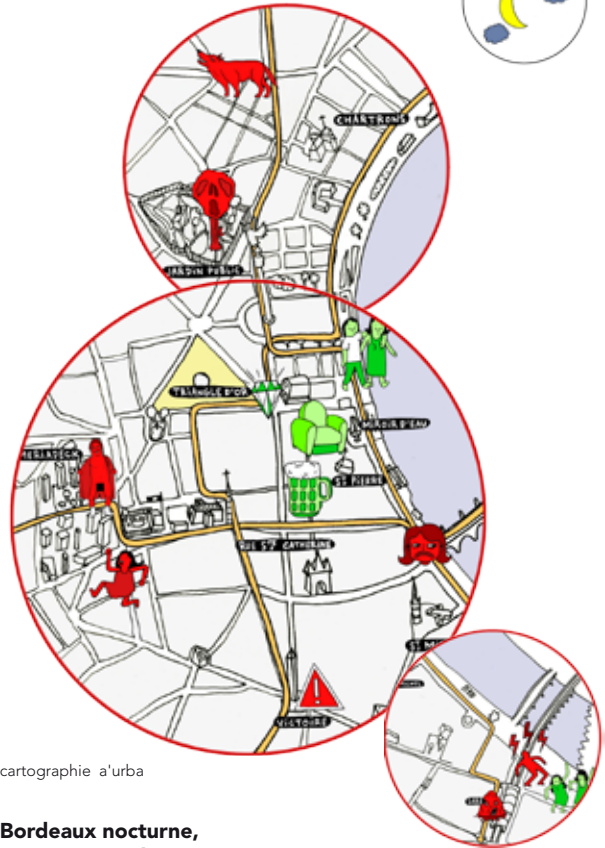
La mise à jour de ces interdits spatiaux et temporels délimite des territoires de fréquentation mixte qui sont jugés attractifs et des secteurs à risques mis dans la catégorie « repoussoirs ». Ces indicateurs ont permis de cartographier la ville à partir d'une base de données sensorielle faite d'usages, de perceptions concrètes et de fantasmes.

Certains quartiers avenants le jour se transforment dès le soir en repoussoir (Mériadeck) ; d'autres restent stressants à n'importe quelle heure (Saint-Jean, la Victoire). Les quais réaménagés sont en revanche plébiscités jour et nuit.



cartographie a'urba

**Bordeaux diurne,
une majorité de zones avenantes**



cartographie a'urba

**Bordeaux nocturne,
une majorité de zones repoussantes**

En première conclusion : la mixité d'usage, un indice de maturité urbaine

« Dans certaines grandes métropoles européennes, confie l'une des jeunes des groupes focus, point n'est besoin de se cacher des regards quand on circule la nuit dans les rues, alors que dans l'espace public bordelais, il existe un véritable risque d'être prise pour une prostituée ». Le retard pris par l'action publique en matière d'accueil des femmes dans l'espace public bordelais est révélateur d'un manque d'urbanité que traduit, selon une autre femme, l'absence de courage civil et de solidarité dans les comportements. De ce point de vue, Bordeaux n'a pas encore acquis « l'envergure culturelle » d'une véritable métropole mixte et cosmopolite. Sans doute parce que son échelle urbaine se situe à mi-chemin entre ville de province et agglomération bientôt millionnaire. L'approche discriminante des usages via la variable genre devient clairement une piste de progrès pour les aménageurs qui devront désormais s'en soucier dans leurs cahiers des charges.

échelle locale	Situation de la métropole bordelaise en terme de sociabilité féminine	échelle nationale
+ anonyme que les communes périurbaines	X	- libre que d'autres villes en France (Toulouse, Rennes ...)
+ indifférente que son quartier d'origine		- solidaire que Paris (pour celles qui y ont vécu)

La micro-géographie : un outil fin de diagnostic urbain

Les travaux de terrain dans l'espace urbain se sont appuyés sur diverses méthodes d'observation : comptage par sexe, relevés de présence par tranche horaires, identification d'espaces interdits, d'horaires évités, enquêtes semi-directives sur le vif ou sur Internet.

Un quartier au vrai goût de fête : Paludate

Le quartier de Paludate, inscrit dans un projet de rénovation urbaine (Opération d'Intérêt National), est un quartier de fête apprécié par les jeunes, en particulier les étudiants. Les jeunes femmes, si elles plébiscitent le quartier et ses boîtes de nuit, craignent les abords et calculent leurs déplacements par peur des agressions. Leur fréquentation assidue des boîtes est favorisée par une politique tarifaire qui les avantage. Elles se sentent protégées par le personnel de sécurité privé et, dans une moindre mesure, par les rondes de police. Leur présence est un bon indicateur d'ambiance urbaine. Ainsi, parce que la peur de la ville la nuit est moins importante que le plaisir de la fête, Paludate reste attractif pour toutes les autres catégories de population qui fréquentent le quartier la nuit. C'est donc un atout pour la ville de Bordeaux et la communauté urbaine.



cartographie ADES

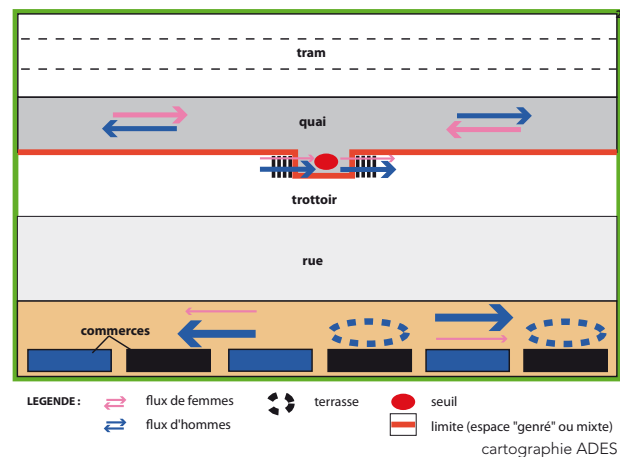
Carte de l'implantation des établissements

Recommandation : aménager le quartier plutôt que le déplacer. Éclairer, sécuriser les abords, densifier les transports collectifs et/ou les taxis de nuit, coopérer avec des acteurs de la prévention des risques.

Porte de Bourgogne, un lieu charnière marqué par ses flux

La station de tramway Porte de Bourgogne est un lieu de transit dense entre les deux rives, centre ville et

quais, quartier Bourse et quartier Saint-Michel (lignes de tram, bus, rond-point et passage souterrain automobile, pistes cyclables, trottoirs). Ni le potentiel patrimonial, ni l'aménagement ludique et récréatif des quais ne font de ce quartier un lieu attractif pour les milliers de personnes des deux sexes qui y passent chaque jour. Les femmes évitent généralement les deux côtés des quais : le passage piéton et cycliste sous le pont de pierre, le trottoir et les commerces quai de Richelieu entre la porte de Bourgogne et le cours Alsace-Lorraine. Elles disent ressentir du stress à la station, lorsqu'elles changent de tram, lorsqu'elles le prennent en direction des périphéries la nuit, lorsqu'elles doivent remonter le cours Victor Hugo. Leur stress est majoritairement lié à la crainte d'agressions masculines.



Carte genrée des flux de passants à la station de tramway Porte de Bourgogne

Le schéma ci-dessus récapitule les comptages effectués à la station de tramway Porte de Bourgogne. Les flèches bleues et roses, plus ou moins épaisses, distinguent les flux d'hommes ou de femmes.

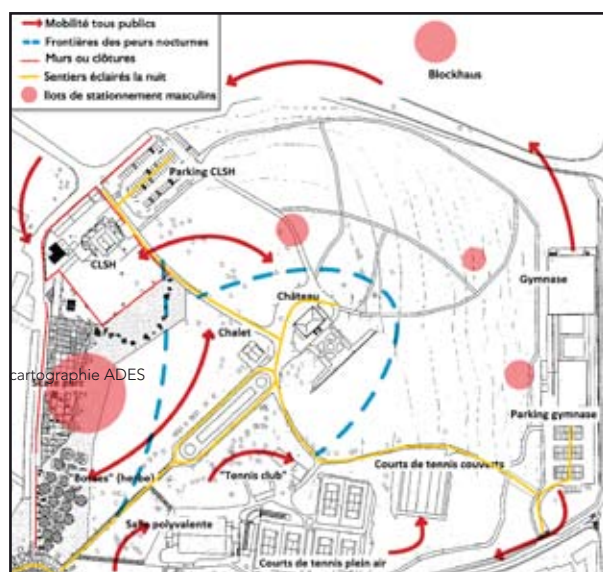
Recommandation : améliorer l'éclairage nocturne. Densifier la circulation du quai Montesquieu et l'accès aux commerces (escalier roulant, éclairage, concertation avec les commerçants). Faciliter les circulations piétonnes. Mettre en place une politique d'animation de la place Bir Hakeim (événements, mobilier urbain, végétation).

Une ville mixte garante d'une ambiance urbaine ludique et apaisée :

- respecte la liberté d'aller et venir de chacun ;
- rationalise les temps sociaux, évitant la précipitation des femmes ;
- lutte contre les annexions de l'espace public par des groupes sociaux dominants ;
- limite la privatisation de l'espace public par des stratégies commerciales envahissantes ;
- offre espaces de répit et mobilier d'agrément pour tous les sexes.

Le Parc de Fongravey, un espace naturel ouvert et populaire

Le Parc de Fongravey est un des atouts de la ville de Blanquefort. Le choix de ne pas fermer le parc la nuit et de renforcer la présence des associations et des services à la population a facilité son utilisation et densifié les circulations, devenues de ce fait mixtes et intergénérationnelles. Le Parc sert de lieu d'accueil aux nombreux lycéens demi-pensionnaires qui étudient sur Blanquefort, majoritairement des garçons. Le sentiment d'insécurité des usagers est faible, y compris chez les femmes, sauf sur des polarités où s'affirment les groupes de garçons. Le skate park (street park) et le parking attenant représentent les seuls points noirs de cet aménagement parce qu'ils focalisent l'hégémonie masculine d'un groupe de garçons qui entendent faire régner leur loi.



Carte des usages et des circulations dans le parc

Recommandation : aménager les espaces pique-nique et fêtes spontanées des parties boisées. Coopérer avec les acteurs de la prévention pour encadrer les usages du parc par les lycéens la journée. Développer les actions d'appropriation du street park par les familles, les enfants, les jeunes filles.

Bibliographie succincte sur le genre

- Ayral S. et Raibaud Y., «Le Genre, variable centrale de la violence sociale ?» In *Actes du colloque de l'Association française de sociologie*, Desclée Brouers, 2010.
- Brugère F., *Le Sexe de la Sollicitude*, Paris, Le Seuil, 2008.
- Di Méo G., *Les Murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*, Armand Colin /Recherches, 2011.
- Bereni, Chauvin, Jaunait et Revillard, *Introduction aux Gender Studies*, De Boeck, Bruxelles, 2008.

Vers un label de Haute qualité d'Égalité humaine (HqEg)

Cette démarche innovante se généralisera-t-elle dans la gestion urbaine contemporaine pour fonder un mieux vivre ensemble ? Croiser les phénomènes spatiaux, quantitatifs et qualitatifs à travers la variable genre permet de les replacer sur deux axes de progrès, l'un relevant de la justice spatiale, l'autre de l'ambiance urbaine. Appliquées sur le terrain à des monographies urbaines, ces questions, on l'a vu, gagnent vite en opérationnalité. Le corpus d'items liés au masculin /féminin, à l'hétéronormatif ou à l'homophobie pourrait être mutualisé via un Observatoire des inégalités genrées exerçant une fonction de veille sur ce que produisent les politiques publiques d'habitat, transport, équipement et aménagement.

Pourquoi ne pas envisager un cahier des charges optimisant l'égalité d'usage de la ville entre les sexes ? Et également sensibiliser les acteurs de la planification urbaine et de l'aménagement aux études de genre, selon leurs compétences complémentaires, afin d'en faire un outil de gouvernance pour une participation plus efficiente des habitant.e.s ?

Pourquoi enfin ne pas créer un label de Haute qualité d'Égalité humaine récompensant les ambiances urbaines réussies ? C'est-à-dire celles offrant un bon coefficient de mixité en termes de fréquentation des espaces publics et un fort degré d'appropriation des affaires de la Cité par la population féminine.

Définitions

"Le sexe c'est ce qu'on voit, le genre, c'est ce qu'on ressent", Docteur Harry Benjamin, (1885-1996), travaux sur le transsexualisme.

"Le genre, c'est ce qu'on pourrait appeler le sexe social", Christine Delphy (1941-), militante du Mouvement de Libération des Femmes (MLF), chercheuse en sociologie au CNRS, directrice de la revue NQF (*Nouvelles Questions Féminines*).

"Queer" : (étym. étrange) mouvement utopiste radical (inspiré par Judith Butler) où la communauté ne se reconnaît plus dans les seuls rapports hétérosexistes admis par la société.

Hétéronormativité : attribut d'un espace ou d'une pratique, marqué(e) par une division des rôles de sexe acceptée par l'ordre social.