

GENRE DANS LA VILLE

L'urbanisme cherche depuis des siècles à améliorer la vie quotidienne des habitants des villes, en construisant des espaces publics, en changeant la taille des rues, etc. Pour autant, sommes-nous tous égaux face à la ville ? Quelles problématiques rencontrent aujourd'hui les femmes dans la ville ? Quelles actions sont à envisager pour éviter que la ville de demain ne soit pas au détriment de l'égalité de genre ?

Sexe et genre

De quoi parle-t-on lorsque l'on évoque la notion de genre ? Tout d'abord, une distinction est à établir entre le terme « genre » et celui de « sexe » qui lui est étroitement lié.

L'Organisation Mondiale de la Santé définit le mot « sexe » comme ce qui différencie biologiquement et physiologiquement les hommes des femmes. Le mot « genre », lui, fait référence à une stéréotypie des groupes sociaux de sexe justifiée et alimentée par un processus de hiérarchisation autrement nommée domination masculine. Communément, le genre évoque les « rôles déterminés socialement, les comportements, les activités et les attributs qu'une société considère comme appropriés pour les hommes et les femmes ». Ainsi, les « hommes » et les « femmes » sont déterminés par le sexe, tandis que « masculin » et « féminin » correspondent à un « genre ».

Cadre juridique

En 1990 a été lancée la Charte européenne des femmes dans la cité, à la suite du constat de l'absence des femmes dans les instances de décision d'aménagement. Cette charte affirme que les femmes doivent être associées de façon paritaire à tous les niveaux de décision en matière d'aménagement de la ville, de transport et d'environnement. En 2006, la Charte européenne pour l'égalité entre les femmes et les hommes dans les politiques locales, aujourd'hui signée en France par 174 collectivités locales, insiste sur plusieurs points clés, qui constituent le droit à la ville en faisant reculer les inégalités entre femmes et hommes dans l'espace public.

La loi du 4 août 2014 pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes réaffirme le rôle des collectivités territoriales pour atteindre une égalité effective. Elle vient renforcer et généraliser la loi du 21 février 2014 qui fait de l'égalité femmes-hommes une priorité transversale de la « Politique de la ville ». L'article 61 sur l'égalité réelle entre les femmes et les hommes prescrit aux collectivités territoriales et aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants de présenter, préalablement aux débats sur le projet de budget, un rapport sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intéressant le fonctionnement de la collectivité, les politiques qu'elle mène sur son territoire et les orientations et programmes de nature à améliorer cette situation.

Pourquoi la ville est-elle inégalitaire ?

Une logique spatiale inadaptée

Pendant longtemps les stratégies de planification urbaine se sont fondées sur une vision unilatérale de l'économie. Elles ont considéré le travail rémunéré des personnes employées qui vont à leurs lieux de travail, principalement en voiture, avec des horaires de travail classiques. La logique spatiale revient alors à séparer des fonctions dites « industrielles » et « résidentielles ». Cette distinction des sphères d'activité constituait le présupposé implicite des programmes d'urbanisme. La première Charte d'Athènes (1933 – « la ville fonctionnelle »), par exemple, fait relever les tâches domestiques des « zones résidentielles », qui sont distinguées des « zones industrielles », sans considérer les implications de ce choix. Aux Pays-Bas, par exemple, le modèle spatio-temporel associé à la famille nucléaire traditionnelle, où l'homme était le soutien financier de la famille, prédominait dans la planification urbaine de l'après-guerre. La logique spatiale de la répartition des emplois industriels et commerciaux, des écoles, des magasins et des transports reposait sur le principe que quelqu'un restait à la maison pendant la journée. À l'époque de suburbanisation, ce modèle produit « les veuves vertes », qui restaient confinées dans des « zones pavillonnaires » ou « zones suburbaines », privées de moyens de transport, ou des services qui leur aurait permis d'exercer leur « citoyenneté » dans toutes ses dimensions. Sans l'explicitier, les conditions spatiales d'exercice de la citoyenneté sont donc moins adaptées aux « femmes », qu'elles soient ou non en train de s'émanciper.

Dans toute l'Europe et au-delà, l'immense expansion urbaine de l'après-guerre s'est bâtie sur ce modèle. Mais aujourd'hui les rôles respectifs des hommes et des femmes sont moins stéréotypés qu'ils ne l'étaient dans les années 1950. Soixante ans plus tard, le modèle a atteint ses limites. La hausse de la mobilité motorisée, l'« upscaling » des services commerciaux et urbains, la diversification des foyers et des modes de vie, le vieillissement de la population, l'émancipation des femmes et l'accès massif au marché du travail qui en résulte, mettent en tension toutes ces évolutions, affectant fortement les modes d'organisation, y compris ceux qui sont relatifs à la composition des foyers.

Une ville pour et par les hommes

Pour comprendre ces inégalités qui marquent nos villes, il faut en effet comprendre qui décide l'aménagement des villes et comment sont pensés ces espaces que nous pratiquons. De fait, la grande majorité des concepteurs de la ville, telle que nous la connaissons aujourd'hui en France, sont des hommes. Pour illustrer ce point : depuis la création du Grand Prix de l'Urbanisme en 1989, 2 femmes seulement ont obtenu cette distinction (Paola Vigano en 2013 et Ariella Masbounji en 2016), contre 25 hommes. 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, mais cela affecte également la culture professionnelle, générée en partie sur le lieu de travail.

Pourquoi cette domination masculine dans les corps de métier urbains ? La chercheuse britannique Clara Greed montre à travers une étude menée en 2007 avec des urbanistes et des architectes qualifiées, que les femmes ne manquaient pas d'ambition mais qu'elles

étaient freinées par diverses charges. En premier lieu on retrouve le fait d'avoir des enfants, avec l'absence d'infrastructures spécifiques notamment, mais aussi les cultures professionnelles masculines qui causent implicitement le départ massif de femmes de la profession, découragées par le manque de reconnaissance pour des compétences et des fonctionnalités censées être spécifiquement féminines. Il n'y a qu'à regarder les publications professionnelles ou les listes des intervenants dans les congrès d'urbanisme pour se rendre compte que le cadre professionnel est encore genré.

Un budget pas impartial

Autre point signifiant à l'explication de la ville pour les hommes, le budget alloué aux équipements publics. Un budget reflète des choix politiques, sociaux, économiques, écologiques... Les orientations budgétaires ont des impacts sur les différentes composantes de la population et sur les inégalités comme les progrès sociaux, économiques, culturels. Si on prend l'exemple du sport, qui est l'exemple le plus récurrent, cette inégalité est flagrante : de manière générale, les premiers sports subventionnés sont ceux "des hommes", où plus de 80 % des usagers sont masculins : les boulodromes, les skate parcs, les city stades... À l'inverse, les espaces sportifs de pratique majoritairement féminine, comme les centres d'équitation, sont rarement financés par la puissance publique. (Sources : les Décodeurs – Le Monde – 2017).

C'est un phénomène inconscient, les villes pensent bien agir en proposant de nouveaux équipements, considérés comme neutres. Cela révèle des inégalités flagrantes et qu'il n'y a pas d'équivalence entre ce qui est investi dans des loisirs féminins et masculins. Cette entrée par la ville récréative nous appelle à regarder autrement la ville et à comprendre qu'à partir de l'adolescence, par le biais de l'éducation notamment, la présence masculine est favorisée dans la ville. Les jeunes filles ne sont pas encouragées à s'appropriier l'espace public, elles sortent moins librement que les garçons.

Budget genré

Appliquée depuis le 20 juillet 2017 au budget général de l'État, la « budgétisation sensible au genre » implique d'examiner systématiquement les dépenses publiques afin d'objectifier les différences de traitement entre les femmes et les hommes et de rééquilibrer la répartition des crédits budgétaires entre les sexes. En France, une première étape a été franchie avec l'article 61 de la loi du 21 février 2014 sur l'égalité réelle entre les femmes et les hommes prescrit aux collectivités territoriales et aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants. L'article oblige la présentation, préalablement aux débats sur le projet de budget, d'un rapport sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intéressant le fonctionnement de la collectivité, les politiques qu'elle mène sur son territoire et les orientations et programmes de nature à améliorer cette situation. Ce rapport n'est pas toujours public, pas toujours suivi d'effets et sa qualité dépend fortement de la volonté politique et de la formation des collectivités concernées.

Comment se manifeste « le genre » dans la ville ?

Ces notions de spatialité, de corps professionnel masculin et de budget genré ont toutes contribué à faire émerger des inégalités de comportement, de ressenti ou encore de visibilité selon que l'on soit un homme ou une femme dans la ville. Ces différences ressortent notamment à travers cinq thématiques propres à l'appropriation de l'espace urbain.

Se déplacer dans l'espace

Les besoins de circulation et de déplacement dans la ville des femmes diffèrent de ceux des hommes. Cela est dû notamment au fait que le travail domestique est toujours pris en charge majoritairement par les femmes (66% contre 34% pour les hommes). Ce chiffre est d'autant plus accru lorsqu'il s'agit d'accompagnement d'enfants et de personnes âgées (75% contre 25%). De plus, une grande partie des familles « monoparentales » sont composées d'une mère et de son ou ses enfant(s). Dès lors, les motifs et les modalités de circulation dans l'espace public sont impactés et les femmes sont plus amenées à circuler avec des personnes dites « dépendantes » ou alors munies de poussettes pour leurs enfants. Cela entraîne des difficultés supplémentaires si les trottoirs ne sont pas adaptés : pas assez large, présence de poubelles, escaliers, hauts trottoirs à monter et descendre...

En parallèle, 100% des femmes ont connu au moins une fois une situation de harcèlement sexiste et sexuel dans les transports en commun, que ce soit lors du déplacement, ou dans l'attente. Les arrêts et stations, sont des zones d'inactivité : la personne patiente en position d'immobilité et y est implicitement « bloquée et vulnérable ». Durant ce laps de temps de transition, le sentiment de sécurité peut être impacté par l'éclairage, la propreté, la possibilité de fuite ou encore la présence d'une alarme. De plus, le recours aux deux-roues, qui est une des solutions de déplacement les plus viable et efficiente en milieu urbain est plus présent chez les hommes que chez les femmes, ce qui s'explique notamment par des pratiques éducatives d'évitement du risque propre aux jeunes filles dès l'adolescence.

Occuper l'espace

De nombreux travaux de chercheuses et chercheurs universitaires démontrent que la temporalité des usages d'une ville est variable selon le genre. Cela nous renvoie à la traditionnelle répartition des tâches : aux hommes l'espace public, aux femmes la sphère privée. Les hommes occupent l'espace public, y flânent, tandis que les femmes y passent pour se rendre d'un point A à un point B, faire des courses, accompagnent leurs enfants...

Alors, comment pousser les femmes à la flânerie ? Ajouter des bancs est une solution, car en l'occurrence, les enfants et personnes âgées ont besoin de faire des pauses. Mais il faut prêter une attention particulière à ces bancs ou ces mobiliers urbains : permettre de multiples appropriations, établir des zones de convivialité, changer du traditionnel banc avec vue sur la rue. Entre l'espace public et la sphère privée, les espaces intermédiaires sont à retravailler au niveau de la « porosité des îlots » afin de créer une fluidité urbaine. L'enjeu est alors de rendre ces espaces plus conviviaux pour limiter l'aspect de « résidentialisation », qui conduit souvent à fermer les espaces. La création de projets temporaires tels que

l'intégration de lieux de rencontre (jardins partagés, espaces culturels...) peut également favoriser une mixité des publics usagers.

La pratique du Sport

Le domaine sportif est celui qui caractérise le plus cette inégalité homme-femme. S'il y a 75% de garçons dans les pratiques sportives en général, la fréquentation des city-stades est alors composée à près de 100% de garçons. La pratique sportive en ville est très restreinte pour les femmes. 54% d'entre elles renoncent à la pratique d'un sport après la naissance d'un enfant contre 24% d'hommes. Face à cette problématique, il faut penser à des usages multiples des lieux et à la pratique mixte d'activités sportives et de loisirs. Ainsi sera recherchée l'optimisation des équipements, en faisant en sorte de favoriser la pratique tout public.

Pour Gérard Baslé, consultant en urbanisme sportif depuis trente ans, il est question d'« espaces plus neutres, avec une appropriation plus douce, plus spontanée, comme des murs à rebond, des amphithéâtres. ». Selon lui, « il faut imaginer des espaces qui ne soient pas totalement calés sur des sports à domination masculine ». En effet, Yves Raibaud, géographe et auteur de *La ville faite par et pour les hommes* constate, par le biais d'une enquête réalisée à Bordeaux (Gironde) et à Genève (Suisse) que les « femmes sont favorables à la mixité » dans le sport, contrairement aux hommes, qui « n'en ont pas envie ». Car selon eux, dit-il, les filles « se traînent » et « n'ont pas l'esprit de compétition ». Autre point important, sur ces différents espaces, la présence de toilettes accessibles régulièrement est inévitable. Clara Greed a démontré l'absolue nécessité des toilettes publiques ainsi que le fait qu'elles sont un facteur d'égalité entre les sexes. Elle explique que les femmes sont celles qui ont le plus besoin de toilettes publiques propres, sûrs et bien aménagées, mais que ce sont aussi celles qui en ont le moins.

Être présent et visible

Dans cette problématique de genre, la signalétique peut poser question. Il faudrait peut-être innover en modifiant l'aspect du symbole du piéton faisant plus référence à un homme qu'à une femme, où alors proposer deux exemplaires d'iconographie comme à Vienne par exemple dans les bus où la personne avec un enfant, prioritaire pour s'asseoir à certaines places, est présenté soit dans une version féminine, soit dans une version masculine. On peut également ajouter qu'aujourd'hui à Paris il y a seulement 2,6% de noms de rue qui portent des noms de femmes... (source : opendataparis.fr) Il est alors impératif de nommer

au féminin les équipements n'ayant pas encore reçu de noms de personnalités afin que la femme se sente plus représentée dans la ville.



Un exemple de signalétique présent dans la ville de Vienne



Se sentir en sécurité

Plusieurs études vont dans le même sens, être une femme en ville rime avec sentiment d'insécurité. Selon l'INSEE, 25% des femmes âgées de 18 à 29 ans ont peur dans la rue, 20% sont injuriées au moins une fois par an, 10% subissent des baisers ou des caresses qu'elles ne désirent pas et 76 % des Françaises ont été suivies au moins une fois dans la rue. Il en résulte une auto-restriction du droit à la ville des femmes : passée une certaine heure les femmes sont beaucoup moins présentes dans l'espace public. Ce harcèlement agit comme rappel constant que la place des femmes est dans l'espace privé. Cette désertion, le soir surtout, de certains transports ou quartiers par les femmes est révélatrice d'un problème profond de légitimité dans l'espace urbain. Les femmes sont appelées à développer des stratégies d'évitement dans la ville, comme l'observe Chris Blache, consultante en socio-ethnographie, spécialiste des questions de genre et de territoires : « Les femmes s'autocensurent, sont sous contrôle permanent, ont des stratégies vestimentaires, des stratégies pour leurs déplacements, des stratégies dans leurs attitudes. »

L'urbanisme a le pouvoir d'influencer ce sentiment de sécurité en agencant un environnement urbain sécuritaire. Premier axe d'amélioration, la limitation des situations

d'isolement (rue « coupe-gorge », « niche » ...) est primordiale en réduisant les différents obstacles pour obtenir une meilleure vision des alentours. Cela a un impact également sur le fait d'entendre et d'être entendu. Deuxième point crucial, la qualité de l'éclairage. Il est nécessaire de moduler la lumière en ciblant mieux les espaces inquiétants (tunnels, zones étroites...) mais aussi de veiller tout particulièrement aux éléments qui pourraient gêner ou détériorer la diffusion de la lumière. Ensuite, la « prévention situationnelle » est un axe intéressant à inclure dès l'agencement des espaces urbains. En prévoyant une mixité d'activités au sein d'un même espace (bureaux, logements, commerces, restaurants...), la fréquentation du lieu s'avère accrue et va renforcer le sentiment de sûreté. On peut aussi imaginer d'autres possibilités tels que des systèmes d'alerte, reliés aux commissariats de police sur du mobilier prédisposé, ou encore des fonctionnements de « prévenance » entre habitants d'un même quartier, ou alors d'imaginer une nouvelle organisation des transports en commun, comme par exemple à Nantes où l'arrêt à la demande dans les bus de nuit est finalement pérennisé après un temps d'expérimentation.

Comment intégrer la dimension de genre dans l'aménagement, la planification et l'organisation de la ville ?

Pour faire face à ce sombre constat et pouvoir prétendre à relever le défi de la future ville asexuée et égalitaire, il est nécessaire de modifier la façon de penser et de concevoir les futurs espaces urbains.

S'intéresser aux usages

Yves Raibaud est géographe, chercheur spécialisé dans la géographie du genre à l'Université Bordeaux Montaigne et a notamment publié en 2015 « La Ville faite par et pour les hommes ». Selon lui, l'urbanisme est une discipline traditionnellement masculine qui a pour habitude de planifier « d'en haut ». C'est-à-dire en suivant une logique de planification sous un prisme technique, celui des infrastructures, au lieu de partir des usages. Cette façon de faire avec l'espace neutralise les personnes, nommées « les habitants », « les résidents », « les voyageurs » sans prendre en compte les spécificités liées au sexe, à l'âge, au handicap, etc. En suivant ce raisonnement, il faudrait à l'inverse renseigner la ville par les usages. Il est question de s'intéresser par exemple aux obstacles que rencontrent les femmes. Ce sont elles qui accompagnent le plus les enfants et les personnes âgées ou en situation de handicap. Ce sont elles aussi qui effectuent encore aujourd'hui la plus grande partie de l'approvisionnement des ménages. Cela comprend aussi les risques rencontrés face aux potentiels agresseurs. Ces informations manquent souvent : ce sont les formes urbaines qui sont privilégiées, le corps est encore peu présent dans les études d'urbanisme.

Donner la parole aux habitants

Toutes ces observations des différents usages servent bien sûr de support pour modifier ou créer des environnements favorables à l'égalité femme-homme. C'est une démarche anthropologique, sociologique, mais aussi citoyenne et démocratique. Elle s'oppose fortement à la planification urbaine telle qu'on la connaît actuellement, parfois détachée des réalités, des pratiques concrètes du terrain. La question de la participation au projet urbain est primordiale : il s'agit de donner la parole aux habitants et notamment aux habitantes, sur

la manière dont on peut aménager la ville, ses espaces publics et ses transports, pour le confort de tous.

Sur ce point, le principe des marches exploratoires est intéressant. Il s'agit d'une exploration de la ville par des groupes non-mixtes, afin que les femmes puissent échanger sans la présence d'hommes, pour comprendre comment elles ressentent la ville collectivement. Quartier par quartier, ces marches peuvent donner des résultats probants par une analyse très fine qui permet de faire remonter une information très concrète et sensible de la ville. Cela a été le cas, par exemple, à Bordeaux métropole (28 communes, 761 000 hab.) qui, à l'occasion de la semaine de la mobilité (du 17 au 24 septembre 2017), a fait appel à l'université Bordeaux-Montaigne pour réaliser une étude sur les habitudes de déplacements de ses habitants. Elle visait à identifier les empêchements spécifiques à la pratique du vélo (sur le territoire de Bordeaux métropole, seuls 38 % des usagers du vélo sont des femmes), de la marche et du covoiturage des femmes.



De septembre 2014 à janvier 2016, le réseau France Médiation a coordonné une expérimentation nationale de marches exploratoires au sein de 12 villes françaises

Womenability

S'inscrivant dans la même veine, armée d'une caméra, l'équipe de Womenability est partie dans 13 villes du monde, de mars à octobre 2016, à la rencontre des femmes et de leurs

espaces urbains pour mettre en lumière ces discriminations, comprendre les inégalités de genres et trouver des solutions. Après avoir identifié des exemples concrets d'inégalités subies par les femmes, l'association a proposé de bonnes pratiques, applicables dans tout contexte : élire des femmes à la tête de nos villes, renommer les stations de métro avec des noms de femmes, des bancs réservés aux femmes qui allaitent ou encore, taguer les murs de la ville de punchs féministes. Forte de cette expérience, l'association a publié un guide pour une ville égalitaire compilant divers champs d'action et des méthodologies.



L'association [Womenability](#) a été co-fondée en 2015 par Julien Fernandez, Charline Ouarraki et Audrey Noeltner.

Empowerment

Dés lors, nous nous retrouvons dans une démarche d'empowerment. Une notion qui vise à maximiser la participation des habitants autour d'objectifs sociaux, en prenant en compte les phénomènes de pouvoir dans la société. Une approche large, qui s'applique parfaitement aux nouveaux enjeux de l'urbanisme. Cela résulte sur des méthodes de participation locale mettant l'accent sur la dimension du genre. Certaines se démarquent notamment au sein des pays scandinaves, ou encore en Espagne, du côté de la Catalogne par l'intermédiaire de Punt 6, une initiative de rénovation urbaine.

Des chercheuses de l'université d'Uméa ont proposé de nouvelles procédures de consultation publique en vue d'augmenter la présence des femmes dans les décisions portant sur les villes et les territoires. Bien qu'à Barcelone, une loi de réhabilitation urbaine (2003) exige que soient prises en considération les inégalités de pouvoir dans chaque gestion de programme, les partenaires institutionnels à l'époque ignoraient ce que cela voulait dire. Alors, un collectif d'architectes, géographes et urbanistes, du nom de « Punt 6 », en référence au numéro du paragraphe sur l'égalité, s'est formé. Après une formation spéciale, le collectif a organisé des ateliers de quartier avec la collaboration active des habitantes

pour signaler aux collectivités locales les problèmes à traiter en priorité. À l'issue de nombreuses expériences, et en partenariat avec l'université, Punt 6 a développé une philosophie de l'« urbanisme de proximité ». Les inégalités de genre ont été traduites dans une liste de recommandations pour les plans de rénovation urbaine, ainsi que pour un programme de formation de professionnels, avec le support de l'Institut des Femmes Catalanes³.

L'idée que les « habitants » sont des acteurs de la ville et donc doivent participer à sa production, au-delà des réclamations ponctuelles sur tel ou tel aménagement, fait son chemin. Cette nouvelle méthodologie de conception urbaine se matérialise par des espaces de travail où se réunissent périodiquement des groupes de volontaires composés d'habitants, d'urbanistes, architectes ou encore des élus. Il s'agit alors d'échanger sur les besoins, proposer des idées et les confronter aux expertises d'usage. Ces ateliers publics d'urbanisme mis en place dans plusieurs villes répondent à ce souhait d'implication des citoyens dans les projets urbains, en leur proposant un espace de débat avec des élus et des professionnels. C'est l'occasion d'introduire et de sensibiliser aux questions de genre et surtout de les outiller. La plateforme d'innovation urbaine, « Genre et Ville », a mis en place des ateliers de ce type en lien avec plusieurs projets d'aménagement urbain sur le territoire français. Toutefois, on peut légitimement s'interroger : si bien qu'il s'agisse d'un concept susceptible de rendre plus responsables, plus combatifs et plus créatifs les différents acteurs et, en premier lieu, les habitants eux-mêmes, n'est-ce pas une nouvelle mode visant à masquer les impasses de l'action politique et sociale ?

Focus sur Vienne

En terme d'égalité homme-femme, la ville de Vienne, en Autriche, demeure relativement exceptionnel par son degré d'intégration institutionnelle et est souvent cité comme exemple à suivre. Cet urbanisme « sensible au genre » est l'aboutissement d'une longue réflexion, engagée en 1991. Des bureaux de planification urbaine chargés des besoins des femmes se sont rattachés au sein du département d'urbanisme avec l'objectif d'identifier des projets pilotes pour mener des politiques urbaines de genre. Cela a débouché sur la mise en place d'un programme de réalisation sous le titre de « Fair shared city ».

Des logements égalitaires

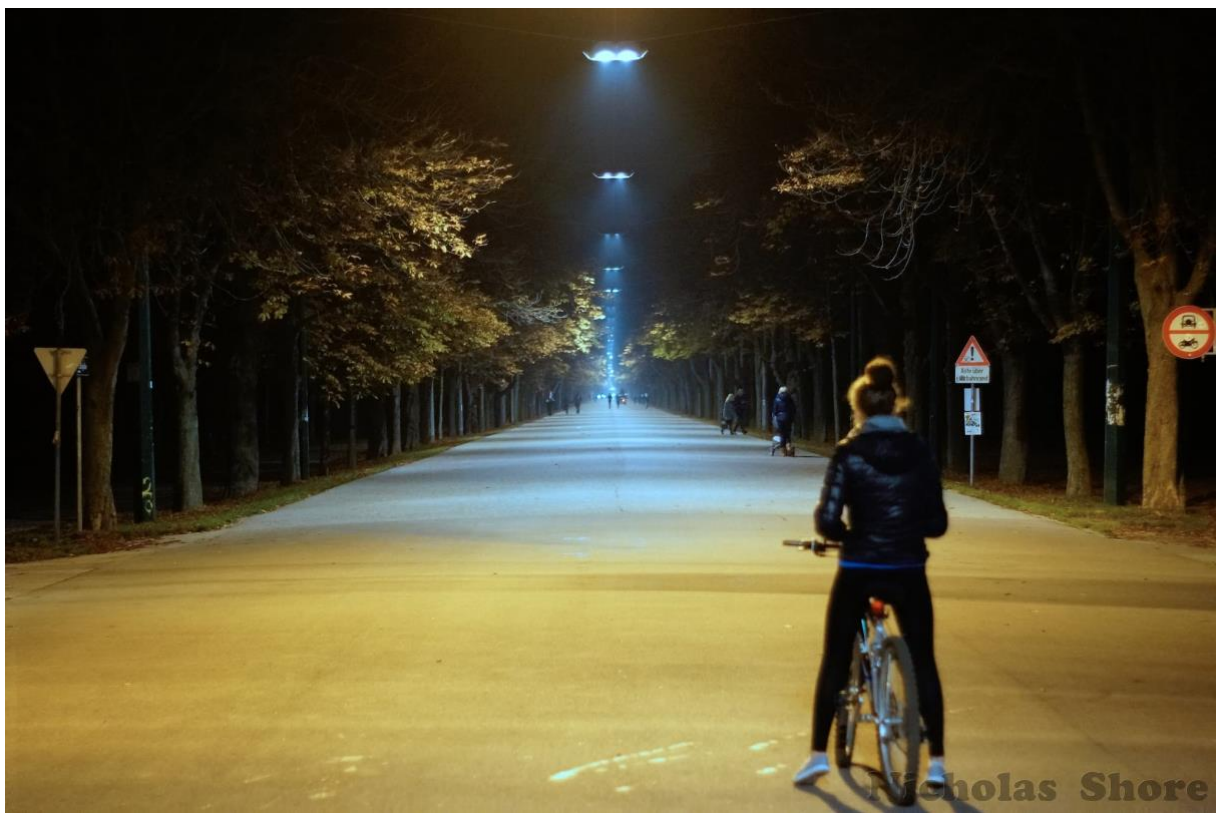
L'architecte Autrichienne Franziska Ullmann a achevé en 1997 un ensemble d'immeubles d'habitat social, construit par quatre femmes architectes, qui est devenu une référence internationale en matière de logement pensé pour l'égalité entre femmes et hommes. En premier lieu, il y a la volonté de faciliter au maximum les tâches du quotidien, qui restent majoritairement, en Autriche comme ailleurs, assurées par des femmes. Une crèche publique et un cabinet médical ont été installés au cœur des résidences. Les espaces communs sont piétons, protégés et partagés par les 357 appartements, on y trouve des allées, jeux, bancs, jardins, garages à vélos... Depuis les bâtiments le lien reste fort avec l'extérieur à l'aide de larges fenêtres et des balcons pour voir ce qui se passe en bas.



Des résidences identifiables par l'absence d'espaces « fermés »

Provoquer les échanges

Les couloirs et escaliers de ces immeubles sont plus larges que la norme et sont surtout éclairés par la lumière du dehors, ce qui favorise la discussion avec les voisins. La salle commune avec les machines à laver a été installée au dernier étage, et s'ouvre sur un toit en terrasse aménagé. Il est également impossible de trouver plus de 4 logements par étage afin d'éviter l'anonymat. Tous ces choix ont joué un rôle pertinent afin de favoriser un climat de confiance entre voisins, ce qui a permis, entre autres, d'instaurer de l'échange de petits services entre habitants du quartier afin de se faciliter la vie. Le parc Rudolf-Bednar reflète aussi cette volonté avec ses jeux pour enfants, hamacs, îlots pour se réunir, terrain de volley, toilettes publiques... Sans obstacles visuels (bosquets, grilles...), il attire les familles et personnes âgées afin d'instaurer un sentiment de sécurité au sein d'un véritable lieu de rassemblement.



Une campagne pour l'amélioration de l'éclairage des parcs et lieux publics a été lancée en faveur de 200 parcs à Vienne.

Une décision politique

Ce processus « sensible au genre » n'est pas réservé à l'urbanisme. Il est étendu à la majorité des services de la mairie de Vienne (sports, santé, social, économie...). Le budget sensible au genre y est en place depuis 2005 : tous les départements doivent montrer qu'ils atteignent les hommes et les femmes de la même manière. Enfin, à travers une démarche d'open data, une plate-forme en ligne permet de voir pour chaque type de données lié à la ville, les différences d'usages entre hommes et femmes. Un levier qui s'avère efficace pour révéler des inégalités parfois devenues invisibles.

Ville transgenre : BASE

La ville du XXIème siècle doit échapper à la géographie du genre, déterminée par une culture traditionnelle qui organise l'espace public autour d'« aires réservées », interdites réellement ou tacitement, ou au contraire « dévolues exclusivement à ». Comme l'évolution de la société a autorisé la démocratisation de toutes les pièces de la maison, espaces de travail comme de loisirs, la ville doit faire en sorte qu'il n'y ait plus de « zone-club » (fumoir ou boudoir) et doit freiner la privatisation agressive de certains espaces publics.

Un « état » urbain

Comment des territoires hostiles peuvent devenir hospitaliers ? Comment organiser sa reconquête et sa réinvention ? Car la ville, et plus précisément la rue, a été et reste un espace de libération, une caisse de résonance des contestations sociales et un territoire de jeu et d'expérimentation. Genre et Ville sont un couple de notions à manipuler avec précaution, nous devons tenter de nous affranchir de l'idée d'un « genre de la ville », pour penser un « état » urbain. Le genre, comme Identité psychique et sociale reliée aux concepts d'homme et de femme, ne doit pas caractériser l'identité de la ville. Peut-être faut-il alors revenir à l'idée de la ville comme un écosystème (Ecole de Chicago) ? Un habitat pour une « faune » hétérogène, mixte et mutante. Pour échapper au maximum à la ségrégation, la ville doit refuser « l'identitaire ». Sortir l'espace public d'une culture domestique. Sortir du genre, pour n'en exclure aucun.

La ville carnaval

La ville transgenre, c'est une ville qui pense l'espace pour les corps, les objets et les idées de manière non-différenciée. C'est une ville-carnaval. Une ville aux espaces composites et à la temporalité atypique qui permet le renversement des valeurs, autorise le brouillage des genres et bouscule aussi les règles de classes. C'est la ville qui autorise le détournement (ses espaces se travestissent pour évoluer, s'hybrider, se mixer). Dans la ville transgenre, les projets n'agissent par action de réservation et « d'identification » mais doivent être facilitateur d'appropriation et proposer de nouvelles typologies hybrides, androgynes, mutantes. Les projets doivent chercher à débusquer les espaces de « l'entre-deux », du « trans- », du « métissage »...

Étude en cours...

Les projets d'espaces publics de BASE ont pour objectif la proposition d'espaces intergénérationnels et équilibrés en termes de mixité (hommes – femmes), stratégie qui contribue à sécuriser les lieux de façon spontanée. Nous menons actuellement une étude sur le quartier de paris nord-est, un quartier multiculturel où la mixité dans la rue n'est pas toujours présente. Il s'agit par exemple d'implanter une aire de jeux pour enfants à proximité de terrains de sports pour les adolescents. De ne pas délimiter trop fortement les espaces pour ne pas constituer des enclaves de territoires annexées par tel ou tel groupe...

Conclusion

Aujourd'hui, la prise de conscience d'un espace urbain majoritairement masculin est bien réelle. Un nouveau vocabulaire apparaît, on parle désormais de « gender mainstreaming », c'est-à-dire prendre systématiquement en compte l'égalité de genre à tous les niveaux de décision. Les divers constats et nouvelles questions soulevés par les études de genre appellent un renouveau des méthodologies et de la terminologie. La recherche et les enquêtes sur les rapports de genre, réalisées jusqu'à maintenant, dans l'espace urbanisé, contribuent à cette nouvelle réflexion urbanistique en incitant à utiliser des données négligées ou sous-exploitées telles que les usages, ou en intégrant de plus en plus les citoyens au cœur du processus d'aménagement. Il est nécessaire que les habitants s'investissent au cœur de la conception de leur ville. Les différents cas de réussite démontrent également la nécessité d'enclencher de nouvelles actions : sensibiliser des élus, investisseurs ou encore urbanistes aux problématiques de genre, former des équipes dédiées à la dimension du genre dans l'urbanisme ou encore inclure les notions de genre, âge, origine sociale, identité sexuelle, dès la réflexion sur l'urbanisme. Autre point d'amélioration, la faible part de moyens alloués à la collecte des données sexuées et/ou genrées. Cela ne permet pas de contester, à armes égales, les modèles dominants, alors que c'est la recherche qui permet de définir de nouvelles priorités.

Même si comme le rappelle la géographe Edith Maruéjols, tout commence par l'éducation : « Il est important d'apprendre aux enfants à partager l'espace dès l'école, à commencer par ce micro-espace public qu'est la cour de récréation. » Soulever la question du genre dans l'urbanisme conduit à s'interroger sur la corrélation entre la dynamique sociale et l'aménagement urbain : dans quelle mesure un parc influe sur les risques potentiels d'agression sexuelle ? Est-il possible de réduire ce risque grâce à la conception, à l'entretien et à la gestion de cet espace vert ou est-il plus pertinent de s'occuper des agresseurs ? L'installation d'une crèche ou d'une école maternelle à proximité de commerces ou d'industries peut-elle augmenter la participation des pères dans la prise en charge des enfants ? Ces questions sont étroitement liées à un débat fondamental dans l'urbanisme : de quelle manière et jusqu'à quel point les schémas urbains reflètent-ils ou reproduisent-ils l'ordre social ?