

T O I ♂

=

M O I ♀

Féminismes et aménagement : influences et ambiguïtés

La diffusion internationale d'initiatives d'urbanisme dédiées à l'émancipation des femmes

Lucile Biarrotte

Les programmes d'urbanisme se penchant sur l'émancipation des femmes ne sont pas connus de manière systématique. Nombre d'entre eux ont pourtant vu le jour dans le monde entier depuis les années 1980, avec l'objectif de mieux inclure les femmes dans les espaces urbains et leur conception, aux niveaux politique, professionnel et citoyen. Or ces programmes « demeurent largement inconnus, sauf à l'intérieur de réseaux particuliers [...] en attendant qu'une chercheuse s'attaque à la tâche d'en faire l'inventaire, de les classifier, de les analyser et de les interpréter, [ils] demeureront du domaine de l'anecdotique et du cas particulier » (Piché, 1989, p. 115).

Sans avoir l'ambition d'en réaliser un inventaire exhaustif, je propose de tisser des liens entre la centaine d'initiatives d'aménagement destinées aux femmes que j'ai recensées à travers le monde, du début du XX^e siècle jusqu'à aujourd'hui. Loin d'être des cas ponctuels, isolés et anecdotiques, elles partagent au contraire de nombreux facteurs communs d'émergence, dont l'importance de logiques de diffusions internationalisées.

Dans cet article, je laisse de côté les utopies urbaines de la première vague féministe et l'« action urbaine » (Piché, 1989, p. 116), liée à un activisme de groupes de femmes (maisons autogérées, centres d'hébergements d'urgence...), pour m'intéresser à un seul mode d'intervention sur l'environnement urbain : les initiatives d'aménagement institutionnelles ou publiques destinées à des femmes, qualifiables de féministes, rarement produites exclusivement par des femmes. Faisant partie des « politiques urbaines genrées » (Hancock, 2012), j'utilise cependant cette expression avec parcimonie, car les politiques urbanistiques dédiées aux femmes la monopolisent alors qu'elles sont loin d'en épuiser le sens. En effet, l'expression « politique urbaine genrée » recouvre l'ensemble des actions publiques réalisées dans des espaces urbains selon une approche de genre, ce qui ne la réduit ni à des pratiques urbanistiques ni aux actions dédiées aux femmes.

Entendue au sens large, l'approche de genre comprend les intérêts d'autres groupes discriminés pour leurs sexualités et compositions familiales (personnes lesbiennes, gays, bisexuelles, polyamoureuses, familles recomposées...) ou leurs identités de genre (personnes intersexuées, trans ou non binaires). Or dans l'immense majorité des cas, on ne se réfère au genre que pour parler des femmes, qui plus est cisgenres, ce qui rend invisible l'ensemble des autres groupes suscités, et amenuise l'aspect hiérarchique des rapports de genre à l'intérieur d'un système patriarcal hétérocentré. Je m'efforce donc d'adopter une approche critique de l'usage de ces catégories, afin de ne pas les naturaliser et réinvisibiliser l'expérience de groupes multiplement discriminés.

Ces débats sémantiques font référence à des controverses entre des féminismes principalement tournés vers des femmes cisgenres, hétérosexuelles, blanches et socialement privilégiées (souvent qualifiés de bourgeois, parfois essentialistes), auxquels s'opposent des positions *queer*, intersectionnelles et/ou anticolonialistes. Pour éviter toute répétition, je précise que les débats et paradoxes auxquels sont confrontés ces féminismes se retrouvent dans la recherche universitaire et dans la mise en pratique, études urbaines et urbanisme ne faisant pas exception en la matière. Afin d'en souligner la pluralité et dans un souci d'éviter toute position hégémonique, j'adopte donc une définition non restrictive du terme « féminisme » : tout projet cherchant à apporter une plus grande autonomie et reconnaissance politique et sociale à des populations discriminées pour des raisons de genre. Cela recouvre une riche diversité de positionnements théoriques, moyens et productions spatiales (que je ne décris et ne compare pas en détails), dont il ne s'agit pas de trancher

laquelle serait la plus émancipatrice (espaces ségrégués ou mixtes, approche pragmatique ou idéaliste...) : « peu importe l'orientation de ces interventions, si elles se préoccupent d'égalité des sexes et de la condition spécifique des femmes, elles contribuent au mouvement » (Piché, 1989, p. 118). Cette définition large permet cependant un positionnement critique lorsque des effets contre-productifs, voire discriminants, découlent de ces projets, dont la nature émancipatrice est parfois ambiguë.

Dans les productions d'aménagement dédiées à l'émancipation des femmes, on observe des allers-retours constants d'idées et de pratiques. Les théories féministes influencent en premier lieu les études urbaines, ce qui se traduit par l'appropriation et la mise en pratique de principes féministes dans les productions urbanistiques. À leurs tours, ces productions et leurs effets informent réflexions et recherches féministes. Deuxièmement, ces échanges entre théorie et pratique, pratique et théorie, sont multiscalaires, se déroulent autant à l'échelle micro (les individus) qu'à l'échelle macro (échanges internationaux), *via* des réseaux militants, de recherche et institutionnels, eux-mêmes enchevêtrés les uns avec les autres. Ces échanges sont complexes et l'apparition d'une initiative n'obéit pas à une logique unique : tantôt provenant de la base militante féministe locale, tantôt imposée par des institutions transnationales, parfois inspirée de l'expertise de pays dits en développement, tantôt de modèles issus d'expériences de pays dits développés. Elle ne répond pas du tout à une logique simpliste d'imposition de « modèles » allant de pays émetteurs du Nord vers des pays récepteurs du Sud (Verdeil, 2005). Cette circulation de « bonnes pratiques », phénomène au final ordinaire, est tantôt organisée, tantôt diffuse (Arab, 2007). Parfois retraçable *via* des indices précis, elle reste souvent opaque du fait du manque d'informations disponibles et de la nécessité d'enquêter pour chaque exemple évoqué. Combinant divers facteurs explicatifs, allant des grandes tendances systémiques aux cultures professionnelles et militantes (avec leurs systèmes de croyances et de valeurs), en passant par le modèle de l'acteur rationnel – intérêts personnels dans l'action collective – (Di Gaetano et Strom, 2003), je ne fais donc qu'esquisser des hypothèses générales sur la diffusion complexe de telles approches, sans chercher à réaliser de comparaison.

Cette réflexion est tirée d'un travail de recherche de master sur les conséquences théoriques et pratiques des approches féministes en aménagement, illustrées par la diffusion de modèles urbains dédiés à l'émancipation des femmes à l'échelle internationale. Il repose sur une base de données originale d'une centaine d'initiatives, recensées à partir de sources variées : articles de presse, articles scientifiques, articles issus de Wikipédia, blogs de voyage, littérature grise, sites officiels d'institutions publiques ou d'organisations non gouvernementales (ONG). Ces sources ont été recoupées et analysées afin

de trier les informations factuelles et leur interprétation selon le média. S'il est impossible d'en donner un aperçu ici, la carte ci-après synthétise les informations pour environ quatre-vingt de ces initiatives (localisation, date de mise en place, type d'initiative et d'acteur, logique de circulation). Cette base n'ayant pas de vocation exhaustive, elle est hétérogène dans son niveau de précision et dans la répartition géographique : on le constate dans la sous-représentation de l'Afrique ou des États-Unis, la sur-représentation du Canada et des initiatives onusiennes. Ces biais sont dus au type de sources utilisées, principalement issues d'Internet et de mon insertion personnelle dans certains réseaux. Je me suis en effet aussi appuyée sur des observations et entretiens réalisés à l'Organisation des Nations unies, à New York lors de la Commission de la condition de la femme (CSW57), et auprès de chargées de mission d'Onu Habitat, ainsi que sur une monographie du programme montréalais « Femmes et ville » des années 1990¹. Enfin, j'intègre ici une dimension réflexive sur les travaux de recherche auxquels je participe actuellement, qui contribuent à la diffusion de ces pratiques, que ce soit par les réseaux internationaux tels que le programme européen *Engendering cities* ou les communications auprès de collectivités territoriales françaises.

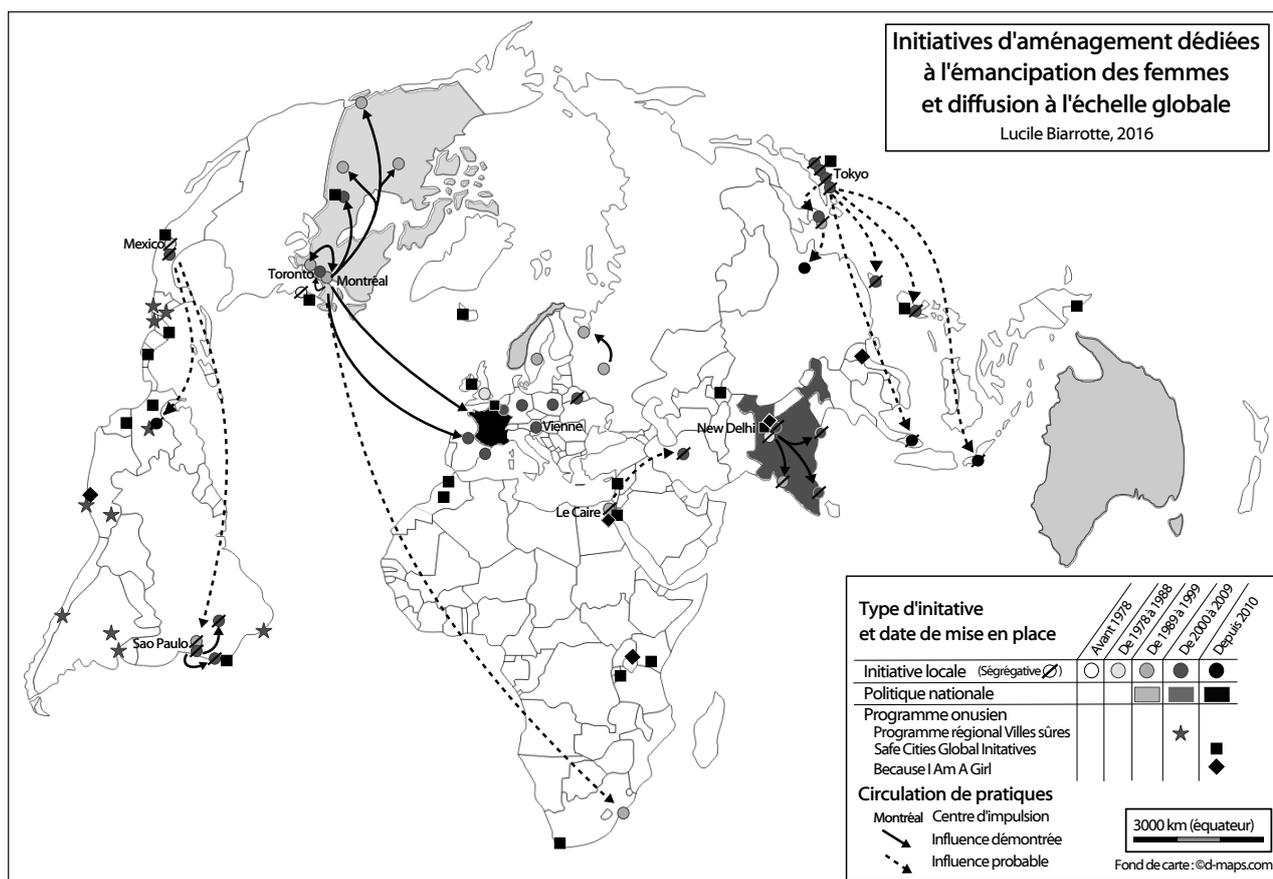
Influences et ambiguïtés du féminisme en urbanisme

Des travaux de géographie sur les femmes ou féministes ayant démontré la pertinence des inégalités de genre dans l'appropriation et l'utilisation différenciées de l'espace (Booth *et al.*, 1996 ; Coutras, 1996 ; Massey, 1994), une réflexion s'est poursuivie pour prendre en compte ces acquis au sein des études urbaines et de la pratique de l'urbanisme, afin de réduire les disparités constatées. Si ce débat n'a percé en France que depuis le milieu des années 2000, des travaux britanniques, nord-américains et européens explorent ces questions depuis les années 1980, précédant, voire accompagnant, selon les cas, les premières expérimentations opérationnelles (Greed, 1994 ; Larsson, 2006 ; Louargant, 2015 ; Snyder, 1995 ; Tummers, 2015).

Lier théories et pratiques féministes à l'urbanisme

Les théoriciennes féministes ont explicitement cherché à influencer études urbaines et pratiques urbanistiques selon plusieurs degrés, de l'ajout de l'approche de genre aux recherches, analyses et pratiques urbanistiques, à la reformulation complète des valeurs, procédures,

1. Biarrotte L., (2012), « Femmes et ville » à Montréal. Un programme municipal genré et ses conséquences urbaines, mémoire de master 1, Paris 1 Panthéon-Sorbonne, [en ligne] www.geographie.ens.fr/IMG/file/Memoires_eleves



méthodologies et conceptions mêmes de l'aménagement (Snyder, 1995). Il existe selon Snyder quatre manières féministes de remettre ces dernières en question :

- féminiser la profession, processus en cours en France² et ailleurs (Greed, 2000) ;
- inclure l'analyse de genre dans les formations, ce qui est rare dans les cursus français mais répandu en Amérique du Nord ;
- repousser les limites inhérentes à la « raison planificatrice » (en particulier son approche scientifique) ;
- enfin, appliquer ces remises en question théoriques à la pratique, là où les biais et les inégalités de genre sont les plus importants : dans la culture de l'expertise et la participation citoyenne.

S'il existe donc diverses solutions féministes pour compenser concrètement les inégalités entre hommes et femmes, deux d'entre elles sont plus particulièrement développées : la première est la réalisation d'études ou d'actions ciblées sur ou pour les femmes. Mesures de rattrapage considérées comme spécifiques, qualifiées parfois

de discrimination positive, elles entraînent des productions du type « Femmes et... » : marches exploratoires réservées aux femmes, conseils locaux de femmes, transports ségrégués... La seconde approche consiste à faire du *gender mainstreaming*, ou approche intégrée de l'égalité : incorporer les inégalités femmes-hommes dans l'étude ou l'action de manière transversale. On s'appuie alors sur des statistiques ventilées selon le sexe (au sens du recensement démographique), sans nécessairement adopter de mesure explicitement dédiée aux femmes. Bien que reposant sur des objectifs et des présupposés différents, ces deux approches sont utilisées de manière complémentaire. Ne traitant ici que de programmes qui font publiquement référence à la prise en compte des femmes dans la pratique urbanistique, ceux-ci relèvent pour la plupart de l'approche de rattrapage. Cette sélection s'explique par deux raisons au moins : premièrement, c'est le type d'action le plus ancien et le plus courant ; deuxièmement, une approche intégrée passe davantage inaperçue, car elle ne fait pas forcément l'objet d'une publicité aussi explicite. Il est donc plus complexe de la repérer au travers de publications officielles, d'articles de journaux ou même de productions spatiales.

Aussi, ces programmes d'urbanisme réservés aux femmes se focalisent principalement sur leur moindre accès à l'espace public, en lien avec leur sentiment

2. Voir l'étude conjointe du Collectif national des jeunes urbanistes (CNJU) et de l'Association pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en aménagement et urbanisme (Aperau), *L'insertion professionnelle des jeunes urbanistes diplômés : état des lieux en 2014*, [en ligne] www.jeunes-urbanistes.fr/?p=2541



d'insécurité, thématique facile à appréhender pour les professionnel-le-s. Il s'agit du premier pas décrit par Snyder, qui n'engage pas une remise en question des valeurs fondamentales de la pratique. En effet, cette approche laisse intacte la dichotomie conceptuelle traditionnelle « espace public-espace privé », l'une des plus prégnantes dans l'influence du patriarcat sur l'urbanisation contemporaine (Greed, 1994). Symboliquement liée à la division « espace masculin-espace féminin », elle cherche à compenser la sous-représentation des femmes dans l'espace qui ne leur est traditionnellement pas attribué (l'espace public dont les transports en commun), sans prendre en compte la critique même du concept « public-privé » et des principes de ségrégation fondant la pensée urbanistique (typiquement, le zonage fonctionnel). Les professionnel-le-s se contentent ainsi de mesures parfois cosmétiques, publicisant la prise en compte des femmes dans leur pratique, au risque parfois de la stéréotypisation.

La ville en rose ou les risques de l'essentialisation

Un problème récurrent dans la prise en compte des femmes en aménagement est l'usage de stéréotypes à leur égard, voire de définitions essentialistes ou traditionalistes de ce que signifie être une femme. Toutes les

initiatives d'urbanisme dédiées aux femmes ne peuvent être qualifiées d'émancipatrices, en particulier les mesures antérieures aux années 1970, bien qu'au moins un contre-exemple existe : les *suffragettes cars* à New York en 1909 (Schulz et Gilbert, 1996). En effet, dans des contextes où la ségrégation genrée était institutionnalisée plus ou moins explicitement et cantonnait de nombreuses femmes aux sphères reproductives (Domosh et Seager, 2001 ; Perrot, 1997), des mesures d'aménagement dédiées spécifiquement aux femmes ont pu exister dans les espaces publics, à l'image de wagons réservés dans les trains britanniques et japonais (voir Tillous dans ce numéro). Or, ces mesures découlaient moins d'une recherche d'émancipation que d'idéologies conservatrices, telles la morale confucéenne (Tsunozaki, 2010) ou les valeurs bourgeoises victoriennes (Domosh et Seager, 2001), considérant le mélange entre les sexes comme immoral, voire dangereux. Ce n'est cependant pas le cas de l'ensemble des transports publics ségrégués selon le sexe.

Si l'étude des contextes de mise en œuvre permet de supposer que la multiplication de politiques d'urbanisme réclamées par et pour des femmes découle principalement de revendications féministes, il est parfois malaisé de déduire les intentions des acteurs à partir de leurs productions spatiales, d'autant plus lorsque des principes

théoriques opposés aboutissent à des solutions semblables dans leur forme. Ainsi, au moins une vingtaine de programmes de transports publics ségrégués selon le sexe existent ou ont existé à travers le monde depuis les années 1970, dont la plupart en lien avec l'augmentation de la participation des femmes au travail productif rémunéré. D'autres métropoles, comme Londres, s'intéressent régulièrement à une telle mesure. Elle fut par exemple réclamée par une députée féministe égyptienne en 1990 et mise en place dans le métro du Caire, afin de permettre aux femmes d'aller au travail sans subir de harcèlement sexuel. Elle est aujourd'hui plébiscitée par des traditionalistes qui condamnent la promiscuité entre les sexes. De tels argumentaires religieux sont directement utilisés dans d'autres contextes (Iran, Israël), tandis que l'essentialisation se concentre parfois plus contre la « catégorie » des hommes : ainsi en Biélorussie, une ségrégation sexuée a été expérimentée, l'un des principaux arguments mis en avant étant l'odeur désagréable de la gente masculine.

Lorsqu'on ne dispose que d'informations sur les productions spatiales, une analyse sémiologique permet tout de même d'émettre des hypothèses sur les présupposés des acteurs à l'origine de la mise en œuvre de tels aménagements. Penchons-nous encore sur l'exemple des transports ségrégués. Que ce soit en Asie de l'Est, avec un développement régional partant de métropoles japonaises depuis les années 2000, mais également en Inde ou au Brésil, on remarque qu'une couleur prédomine dans ces microaménagements : le rose. Il est courant que les wagons réservés aux femmes et aux publics définis comme vulnérables (écoliers, jeunes enfants, personnes physiquement ou mentalement en difficulté) soient en effet indiqués sur le quai et la voiture par des langages visuels rattachés au féminin et particulièrement stéréotypés : c'est ce que je nomme la « ville en rose ». Cette couleur est prédominante à Tokyo, Osaka, Nagoya, Jakarta ou encore Rio de Janeiro, tout comme les décorations liées aux fleurs, à la nature (une étiquette sur le sol est ainsi décorée de photographies de rouges-gorges) ou au maquillage³. Si ce choix de *design* peut sembler relever du symbolique anodin, il est selon moi signifiant des réalisations essentialisantes pouvant se faire sous couvert d'émancipation féminine, en réduisant ou poussant les femmes vers certaines représentations d'elles-mêmes en tant que mères, consommatrices, travailleuses, voire les trois à la fois. L'étude du programme *Happy Women, Happy Seoul* est frappante dans ce sens (Hancock, 2012). Visant explicitement les chômeuses et les mères de famille, il a réhabilité certains espaces publics afin de faciliter les activités considérées comme féminines : mais pas n'importe lesquelles. Entre

autres mesures (plus de toilettes publiques, un meilleur éclairage, une multiplication des crèches), il s'est concentré sur la réservation de 5 000 places de parking (repeintes en rose pour l'occasion) ainsi que la réfection des trottoirs autour des centres commerciaux, pour mieux marcher avec des talons.

Ainsi, des mesures en faveur de l'émancipation des femmes peuvent renaturaliser les rôles de genre qu'elles sont censées combattre. Larsson (2006) prévient donc contre l'usage du genre comme une catégorie statique : prendre en compte les inégalités femmes-hommes nécessite de ne jamais oublier que les rôles et les relations de pouvoir qui découlent de l'organisation de genre sont propres à une époque et un lieu donnés et donc en perpétuelle reconfiguration. Cela est particulièrement important lorsqu'il s'agit de transférer et s'approprier des initiatives urbaines genrées. On voit cependant que des intentions opposées peuvent aboutir à des résultats identiques : il en découle l'hypothèse que ce qui différencierait les pratiques à volonté véritablement émancipatrice des autres serait moins le résultat spatial en lui-même que le processus décisionnel, qui inclurait l'avis et l'expérience réels des citadines.

Inclure pour exclure ou l'instrumentalisation des femmes

Cependant, même lorsqu'une démarche pro-femmes se fonde sur des principes féministes et cherche à leur donner davantage de marges de manœuvre, celle-ci n'est pas à l'abri de reproduire d'autres formes de discriminations racistes, classistes, envers les personnes handicapées, voire même genrées, en invisibilisant les femmes transgenres. Ce fut par exemple le cas des *suffragettes cars* déjà évoquées, mises en place à New York en 1909 pendant trois mois. Réclamées par la Women's Municipal League, il s'agissait de réserver un espace aux « femmes » dans les trains durant les heures de pointe afin d'éviter agressions sexuelles et insultes. Celles-ci ne représentaient alors qu'un quart du total des passager-e-s. Or, ces revendications provenaient uniquement de femmes bourgeoises, dont certains arguments se fondaient sur des accusations envers les classes laborieuses : illustration des discriminations qu'un féminisme bourgeois non intersectionnel peut perpétrer envers d'autres catégories multiplement discriminées (y compris les jeunes femmes travailleuses).

Des limites similaires existent dans les approches contemporaines, bien qu'elles soient souvent plus pernicieuses. Ainsi, il n'est pas rare que des programmes d'urbanisme réservés aux femmes ne le soient en fait qu'à certaines d'entre elles, les plus favorisées par leur éducation, leur origine ethnique, leur sexualité (Listerborn, 2015, p. 2) et presque toujours le fait qu'elles soient cisgenres. À l'inverse, des programmes peuvent se pencher sur les femmes de quartiers dits « sensibles », considérant

3. De nombreuses illustrations sont disponibles sur la page Wikipédia « Women-only passenger car », [en ligne] http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Women-only_passenger_car&oldid=609943856 (page consultée en juin 2014).

que les problèmes de sexisme n'existent que là où les classes populaires et d'origine immigrée sont les plus représentées (Hancock et Lieber dans ce volume). Van der Berg (2013) va jusqu'à parler de phénomènes de *genderfication* lorsqu'une prise en compte des relations de genre sert en réalité à gentrifier certains quartiers, sous prétexte d'aménager pour des familles et des enfants... de classes moyennes. Si les intentions premières de la mise en place de telles démarches de la part des services publics peuvent répondre à une véritable attente de femmes citadines ou prendre en compte des problèmes de violences et de harcèlements qu'elles subissent au quotidien dans leurs déplacements, il n'est cependant pas rare de deviner à travers de telles démarches d'autres intentions de la part des acteurs publics. S'ils se saisissent de l'avis et des intérêts de certains groupes discriminés, c'est parfois dans une démarche de sécurisation et de nettoyage de l'espace public, donc d'instrumentalisation de ces publics. Enfin, on assiste de plus en plus à l'émergence d'acteurs privés dans la mise en place de tels programmes, tel Microsoft qui finance des programmes onusiens à Rio de Janeiro, New Delhi et Marrakech. Offrant aux femmes un accès aux nouvelles technologies *via* des téléphones et applications géolocalisées pour lutter contre les violences subies, l'objectif de fond assumé est d'évaluer le potentiel de ces marchés émergents. Mais cette démarche capitaliste ne représente pour l'instant qu'une petite partie des échanges et des mises en réseaux internationaux qui sous-tendent ces initiatives.

Conditions d'émergence des programmes d'urbanisme dédiés aux femmes

Malgré leur diversité, ces politiques éparpillées à travers le monde partagent des similarités de conditions d'émergence, que l'on peut expliquer en partie par des circulations de « bonnes pratiques » encouragées par les agences internationales (Verdeil, 2005, p. 165) et la création de réseaux transnationaux.

La circulation internationale de ces pratiques d'aménagement

Comme pour d'autres thématiques (la sécurité, les *smart cities*, le développement durable...), il existe actuellement un contexte global de circulation de « bonnes pratiques » dans des réseaux de métropoles, propice à la prise en compte des inégalités de genre⁴. Plusieurs systèmes transnationaux de circulation de modèles urbains

semblent ainsi s'entremêler. Aux échelles régionales ou internationales, j'ai évoqué l'influence probable des villes japonaises sur l'Asie du Sud-Est. D'autres hypothèses d'échanges similaires sont illustrées par la carte, notamment en Inde, en Amérique latine, en Amérique du Nord, entre cette dernière et l'Europe. Pour celle-ci, l'Union et la Commission européennes jouent un rôle majeur dans la mise en place des approches de genre aux échelles nationales, servant à la fois de catalyseuses dans la mise en réseau des féministes européennes (Lafon, 2014) et de légitimatrices pour les acteurs locaux (Andriamandroso, 2014).

D'autres réseaux supra ou transnationaux ont une influence majeure, jouant le rôle de « carrefour » (Verdeil, 2005, p. 166). En effet, certaines agences de l'Onu (Unifem, devenue Onu Femmes ; Onu Habitat) ainsi que des ONG participent à la définition et la diffusion de « bonnes pratiques » urbaines envers les femmes. On peut ainsi observer le déploiement de trois programmes onusiens sur la carte : le programme régional Villes sûres sans violence contre les femmes lancé en l'an 2000 en Amérique latine, en collaboration avec l'Agence espagnole de coopération internationale et le réseau Femmes et habitat d'Amérique latine. Depuis 2010, les programmes *Safe cities global initiatives* et *Because I Am A Girl* ont quant à eux atteint une trentaine de villes. Si ces trois initiatives internationales s'appuient toutes sur des groupes de femmes locaux, adaptant les productions au contexte (Travers, 2008), il est également possible de démontrer l'influence directe du programme montréalais « Femmes et ville » sur la méthodologie onusienne, s'effectuant *via* l'association montréalaise Femmes et villes International, qui diffuse les méthodologies participatives comme les marches exploratoires qui furent développées au Québec dans les années 1990 (Michaud, 1997).

Les réseaux internationaux d'acteurs locaux sont également importants dans ces diffusions de modèles, dans le contexte plus vaste de l'émergence des métropoles comme acteurs transnationaux (*id.*). Ainsi le Réseau mondial des villes et gouvernements locaux et régionaux (CGLU) dispose-t-il d'une commission permanente sur l'Égalité des genres, présidée par Anne Hidalgo, maire de Paris. C'est aussi le cas du réseau Metropolis, association mondiale des grandes métropoles, qui dispose d'une « mission Femmes » depuis 1995. Ils ont pour but d'augmenter la représentation et l'influence des femmes dans la politique et dans l'arène citoyenne des espaces urbains. D'après des observations de terrain réalisées auprès de la municipalité parisienne, il semblerait également qu'une certaine forme de concurrence métropolitaine mêlée à de la coopération internationale (avec les villes de Vienne et Berlin par exemple) constituent des facteurs de motivation chez certains acteurs publics.

Enfin, il ne faut pas oublier l'importance de la communauté universitaire dans la circulation de modèles et

4. Les inégalités de genre ont aussi été largement travaillées dans les programmes de développement et de gestion foncière, ce que mon étude n'a pas pris en compte et qui explique la surreprésentation de grandes métropoles (Bertrand, 2011).



ELSA DUBREUIL

d'idées. Les travaux s'échangent en effet dans des conférences internationales auxquelles participent associations, ONG et acteurs publics. Journées de sensibilisation et formation se multiplient aussi dans les collectivités territoriales, à destination des agent-e-s. Mais l'influence de tels acteurs, qu'ils soient internationaux ou métropolitains, souvent dans une logique *top-down*, doit se combiner à des mouvements locaux, sans les revendications et soutiens desquels les mesures dédiées aux femmes peuvent aisément tomber dans les écueils décrits ci-dessus.

À l'échelle locale : la convergence de facteurs propices

La combinaison de plusieurs facteurs est susceptible de créer des conjonctures locales favorables à l'émergence de telles politiques : là encore diverses échelles entrent en jeu, de la présence d'acteurs individuels dans des positions stratégiques décisionnelles à des dynamiques citoyennes larges prêtes à accueillir et soutenir ces idées.

L'approche micro nous apprend que la présence de féministes volontaristes dans des lieux clefs de décision des gouvernements et administrations locaux est un facteur décisif pour la mise en place de tels processus. Que ce soient des élu-e-s politiques ou des fonctionnaires en position hiérarchique élevée, il semble nécessaire de bénéficier d'un capital professionnel ou politique important pour réussir à implanter des politiques ouvertement féministes. Il leur faut en effet lutter contre l'inertie institutionnelle, celle des cultures professionnelles et des résistances aux échelles interindividuelles. Il faut

convaincre les décisionnaires, puis former les techniciennes (Louargant, 2015, pp. 62-63 ; Tummers, 2015, p. 75), ce qui nécessite du temps, des moyens et un soutien fort de la hiérarchie ainsi que de *lobbies* extérieurs ayant eux-mêmes une forme de légitimité, par exemple des associations ou des universitaires.

Bien qu'elle soit nécessaire, la présence d'une masse critique de femmes et/ou de personnes féministes dans les structures de pouvoir n'est cependant pas un facteur suffisant pour appliquer des principes féministes à la pratique urbanistique (Greed, 2000). Même quand des mesures officielles sont adoptées, ces obligations légales ou contractuelles n'entraînent pas forcément de changement dans les pratiques. Le soutien de la société civile est alors décisif. Qu'il s'agisse de contextes locaux où des femmes réclament des mesures urbanistiques pour leur autonomisation ou bien que celles-ci soutiennent les propositions faites par les pouvoirs locaux, la résonance entre les différentes sphères semble nécessaire pour l'émergence de mesures efficaces. Cela passe généralement par des programmes appliquant des mesures participatives, dans lesquels les besoins et les expériences réels des groupes sous-représentés et discriminés sont écoutés et pris en compte par les professionnel-le-s et les politicien-ne-s. C'est ce que Larsson (2006) définit comme une approche *bottom-up* sensible au genre et considère comme la meilleure manière de réaliser de l'urbanisme féministe.

L'urbanisme féministe, processus social plutôt que production spatiale ?

L'émergence de programmes d'urbanisme dédiés à l'émancipation des femmes découle d'une combinaison multiscalaire de facteurs, en premier lieu sociaux. Un urbanisme féministe se définirait donc moins par la nature de sa production spatiale en elle-même (espaces ségrégués ou non, choix sémiologiques, production sécuritaire...) que par les intentions qui le gouvernement, parce que la « qualité du processus affecte la qualité du résultat » (Tummers, 2015, p. 79). Elle dépend évidemment des effets sur les pratiques des femmes, qui doivent être évalués. Une production ségréguative selon le sexe, si elle peut découler d'une conception victimisante, peut être dans certains cas en mesure de changer les normes de genre, à condition d'être liée à d'autres actions politiques émancipatrices (Dunckel-Graglia, 2015). À partir du moment où une initiative d'urbanisme donne une plus grande marge de manœuvre aux personnes qui se définissent comme femmes, et qu'elle cherche à atténuer ses éventuels effets discriminants de manière réflexive, elle pourrait donc être qualifiée de féministe, sans définir la forme des productions spatiales possibles. Cela signifie prendre en compte les femmes dans leur diversité, sans leur assigner de rôle *a priori*, mais également s'assurer qu'elles ne sont pas instrumentalisées à l'encontre d'autres publics. Cela passe



SPRING SONG/SHUTTERSTOCK.COM

donc par un travail participatif de la part des professionnel-le-s, ainsi qu'une sensibilisation aux diverses formes de discriminations systémiques que l'urbanisme perpétue.

Une combinaison de facteurs convergents à différentes échelles (individuelles, sociales, structurelles) semble nécessaire à l'émergence d'initiatives urbanistiques prenant en compte les besoins réels des femmes de manière libératrice. L'analyse doit donc combiner les « dimensions concrètes des carrières et trajectoires individuelles » aux « conjonctures géopolitiques propres » qui les entourent (Verdeil, 2005, p. 166) Cette conjoncture complexe pourrait expliquer la lenteur avec laquelle l'approche de genre se répand dans les pratiques urbanistiques, comme l'illustre l'exemple de la Suède (Larsson, 2006). La prise en compte des idées féministes en aménagement est encore loin d'avoir bouleversé en profondeur les théories urbanistiques et leur application. De nombreux obstacles,

paradoxes et risques existent. L'influence des principes féministes peut rester éphémère et superficielle, une fois considéré que *we've done women* : les femmes, c'est fait (Greed, 2000).

Malgré ces difficultés et ces obstacles, on observe un nombre conséquent de réalisations (bien plus nombreuses que celles recensées et représentées ici), ce qui prouve que ces politiques ne sont effectivement pas des cas isolés et anecdotiques, mais le fruit d'intenses échanges d'idées et de pratiques, à toutes les échelles. Les relier, les classer, comprendre leurs points communs et limites récurrentes ébauche une vue d'ensemble de ces pratiques, ce qui met en évidence que la prise en compte des inégalités de genre nécessite un travail de sensibilisation des professionnel-le-s, chercheur-e-s et étudiant-e-s en urbanisme, à penser collectivement et dans la conscience des nombreuses réalisations déjà existantes.

Références bibliographiques

- Andriamandroso H., (2014), « Appropriation de la culture commune de lutte contre la violence conjugale ou domestique promue par les Nations unies et diffusée par l'Europe : le cas de la France », 1^{er} Congrès des études de genre en France, Lyon, France.
- Arab N., (2007), « À quoi sert l'expérience des autres ? "Bonnes pratiques" et innovation dans l'aménagement urbain », *Espaces et sociétés*, 4 (131), pp. 33-47.
- Bertrand M., (2011), « "Quand femme rime avec local" : logique de promotion ou nouveau confinement dans les villes africaines ? », *Justice spatiale*, 3.
- Booth C., Darke J., Yeandle S. (éds), (1996), *Changing Places: Women's Lives in the City*, London, Paul Chapman Publishing Ltd.
- Coutras J., (1996), *Crise urbaine et espaces sexués*, Paris, Armand Colin.
- Di Gaetano A., Strom E., (2003), « Comparative Urban Governance: An Integrated Approach », *Urban Affairs Review*, 38 (3), pp. 356-395.
- Domosh M., Seager J., (2001), *Putting women in place: feminist geographers make sense of the world*, New York, Guilford Press.
- Dunckel - Graglia A., (2015), « Finding Mobility: Women Negotiating Fear and Violence in Mexico City's Public Transit System », *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, n° 2, pp. 1-17.
- Greed C., (1994), *Women and Planning: Creating Gendered Realities*, London/New York, Routledge.
- Greed C., (2000), « Women in the Construction Professions: Achieving Critical Mass », *Gender, Work and Organization*, 7 (3), pp. 181-196.
- Hancock C., (2012), « Une lecture de politiques urbaines genrées dans des pays émergents », *EchoGéo*, 21.
- Hancock C., Biarrotte L., (à paraître), « Are Safe Cities Just Cities? », communication au colloque Engendering cities: designing sustainable and inclusive urban environments for all, 25-26 septembre 2014.
- Lafon C., (2014), « Réseaux et modes d'organisation à l'origine du Lobby européen des femmes et de sa position abolitionniste (des années 1970 à nos jours) », 1^{er} Congrès des études de genre en France, Lyon.
- Larsson A., (2006), « From equal opportunities to gender awareness in strategic spatial planning: reflections based on Swedish experiences », *Town Planning Review*, 77 (5), pp. 507-530.
- Listerborn C., (2015), « Feminist struggle over urban safety and the politics of space », *European Journal of Women's Studies*, pp. 1-14.
- Louargant S., (2015), « Penser la métropole avec le genre », *Travail, genre et sociétés*, n° 33 (1), pp. 49-66.
- Massey D.B., (1994), *Space, Place, and Gender*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Michaud A., (1997), « Les femmes et la ville : un enjeu local, un enjeu mondial », *Recherches féministes*, 10 (2), pp. 181-191.
- Perrot M., (1997), « Le genre de la ville », *Communications*, 65, pp. 149-163.
- Piché D., (1989), « Des villes au féminin : projets d'ici et d'ailleurs », *Recherches féministes*, 2 (1), pp. 115-123.
- Schulz D., Gilbert S., (1996), « Women and Transit Security: A New Look at an Old Issue », pp. 550-562, [en ligne] www.fhwa.dot.gov/ohim/womens/chap30.pdf
- Snyder M.G., (1995), « Feminist theory and planning theory: Lessons from feminist epistemologies », *Berkeley Planning Journal*, 10, pp. 91-106.
- Travers K., (2008), *La sécurité des femmes : une préoccupation universelle. Recueil de pratiques et de politiques*, Querétaro, Mexique, Centre international pour la prévention de la criminalité (CIPC)/Ministère de la Sécurité publique du gouvernement du Canada/État du Querétaro/Délégation interministérielle à la Ville, Gouvernement français, [en ligne] www.crime-prevention-intl.org
- Tsunozaki E., (2010), « Women-only passenger rail cars in Japan », *Women's Issues in Transportation (WiIT)*, vol. 1, p. 44.
- Tummers L., (2015), « Stéréotypes de genre dans la pratique de l'urbanisme », *Travail, genre et sociétés*, n° 33(1), pp. 67-83.
- Van der Berg M., (2013), « City Children and Gendered Neighbourhoods: The New Generation as Urban Regeneration Strategy », *International Journal of Urban and Regional Research*, 37 (2), pp. 523-536.
- Verdeil E., (2005), « Expertises nomades au Sud. Éclairages sur la circulation des modèles urbains », *Géocarrefour*, 80 (3), pp. 165-169.

Biographie

LUCILE BIARROTTE, ancienne élève du département de géographie de l'École normale supérieure de Paris et diplômée du magistère-master d'urbanisme de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, réalise depuis octobre 2015 une thèse de doctorat au sein du Lab'Urba de l'université Paris-Est. Son travail porte sur la prise en compte de l'approche de genre dans les pratiques professionnelles des métiers de l'urbain, sous la codirection de Claire Hancock et Vincent Veschambre.

lucile.biarrotte@univ-paris-est.fr