

La mobilité des femmes

Revue de littérature

Forum Vies Mobiles

Octobre 2022



La mobilité des femmes

Table des matières

Introduction.....	4
1. Les études de genre : état des lieux.....	5
1.1. Le genre : définition	5
1.1.1. Le genre, une construction sociale.....	6
1.1.2. Le genre, un processus relationnel.....	8
1.1.3. Le genre, un rapport de pouvoir	8
1.1.4. Le genre est imbriqué dans d'autres rapports de pouvoir.....	8
1.2. L'émergence des travaux sur le genre	9
1.3. Controverses	10
Conclusion	11
2. Genre et mobilité : l'importance des rôles sociaux traditionnels	11
2.1. Les femmes longtemps associées à l'immobilité	11
2.1.1. Des différences justifiées par des caractères masculin et féminin spécifiques	11
2.1.2. Le rôle du corps dans le contrôle du mouvement des femmes.....	12
2.1.3. Des rôles mobiles différents qui reproduisent les inégalités entre femmes et hommes	12
2.1.4. La transgression de ces rôles sociaux et des règles imposées	13
2.2. Un intérêt tardif pour la question du lien entre genre et mobilité.....	14
Conclusion	16
3. Hommes et femmes : des pratiques de mobilité différentes	16
3.1. Des pratiques de mobilité féminines plus restreintes et plus utilitaires.....	16
3.2. Des différences dans le choix modal et l'équipement	17
3.2.1. La voiture.....	17
3.2.2. Les transports en commun.....	18
3.2.3. Le vélo.....	18
3.2.4. La marche	20
3.2.5. Le covoiturage	20
3.3. Des différenciations genrées dans les comportements de mobilité.....	20
Conclusion	21
4. La question de l'emploi du temps au cœur des différences de pratiques de mobilité.....	22

4.1.	Une participation traditionnellement plus importante aux tâches ménagères et familiales	22
4.2.	Des différences qui persistent.....	24
4.2.1.	Les femmes toujours responsables de la gestion du ménage et des accompagnements	24
4.2.2.	Les conséquences sur leur mobilité	25
	Conclusion	26
5.	Le sentiment d’insécurité des femmes, une entrave à leur mobilité ?.....	27
5.1.	Un sentiment d’insécurité en décalage avec la réalité ?.....	27
5.2.	Aux origines du sentiment d’insécurité.....	31
5.2.1.	Des espaces publics forgés pour et par les hommes.....	31
5.2.2.	Les femmes victimes d’agressions diverses et de harcèlement sexuel.....	32
5.2.3.	Une vulnérabilité intériorisée par la « construction socio-sexuée des identités » (Lieber, 2011)	35
5.2.4.	Des espaces et des situations qui cristallisent le sentiment d’insécurité	36
5.3.	L’impact du sentiment d’insécurité sur la mobilité.....	39
5.4.	Les stratégies mises en place	41
	Conclusion	43
6.	Lutter contre les inégalités entre femmes et hommes face à la mobilité	44
6.1.	Revendications féministes pour une mobilité plus égalitaire	44
6.2.	Prise en compte des inégalités de mobilité par les acteurs publics et institutionnels	46
6.2.1.	Alléger la charge de mobilité des femmes	46
6.2.2.	Renforcer la place et l’autonomie des femmes dans la société et dans l’espace public	47
	Conclusion	57
	Conclusion générale	58
	Bibliographie.....	60

Introduction

Nous ne nous sommes jamais déplacés autant, aussi vite, aussi loin et dans autant de lieux différents qu’aujourd’hui. Cette mobilité intense qui caractérise la plupart de nos modes de vie résulte d’un mouvement continu d’augmentation de la vitesse des déplacements (en train, en voiture puis en avion) depuis le XIXe siècle et la Révolution industrielle, ainsi que de la baisse de son coût qui a permis la généralisation de l’accès à cette vitesse. Si la mobilité est une formidable source de liberté, elle est aussi une source de stress, de fatigue, d’externalités négatives – les déplacements motorisés ont un fort impact sur l’environnement – mais aussi d’inégalités. En effet, tous n’ont pas le même accès à la mobilité : certains subissent une mobilité intense alors qu’ils souhaiteraient ralentir (personnes peu aisées qui n’ont pas pu se loger à proximité de leur travail, par exemple), quand d’autres voient leur mobilité entravée ou contrôlée (personnes en situation de handicap, migrants, personnes racisées qui subissent des contrôles au faciès, etc.). Les femmes subissent de plein fouet ces inégalités face à la mobilité. Longtemps associées à l’immobilité et à la sphère domestique alors que les hommes dominaient dans la sphère publique, elles continuent d’assumer la majorité des tâches ménagères et familiales, ce qui a des conséquences sur leur mobilité. De plus, elles subissent encore très largement l’impact de la domination masculine dans un espace public forgé par et pour des hommes ; le harcèlement sexuel qu’elles sont très nombreuses à y subir, très médiatisé depuis les années 2010 et le mouvement #MeToo, en est une illustration.

Le Forum Vies Mobiles a voulu faire le point sur les problématiques que rencontrent les femmes dans leurs pratiques de mobilité au quotidien. Pour cela, une revue de littérature a été réalisée en s’appuyant sur des articles scientifiques, de la littérature institutionnelle, des articles de presse ou encore des podcasts, pour identifier les différents enjeux liés au genre et à la mobilité. Pour comprendre les spécificités de la mobilité des femmes, le Forum Vies Mobiles a d’abord retracé les résultats principaux qui ressortent des études sur le genre (partie 1). En effet, identifier les grands enjeux liés au genre permet de comprendre comment ils se matérialisent dans le domaine de la mobilité. Ensuite, un focus a été fait sur la manière dont les chercheurs se sont penchés sur la question des liens entre genre et mobilité (partie 2). Ce contexte général fournit des explications aux différences qui sont observées dans les pratiques de mobilité des femmes et des hommes, différences en termes de distance, de portée, de motif ou encore de choix modal (partie 3). Il apparaît que la mobilité des femmes est d’abord impactée par leur responsabilité dans les tâches ménagères et familiales (partie 4), mais qu’elle l’est également par le sentiment d’insécurité qu’elles sont nombreuses à déclarer, sentiment lié à l’inhospitalité des espaces publics propices à des situations anxieuses (partie 5). Ces constats amènent enfin à s’intéresser aux différentes solutions qui ont pu être mises en place et à réfléchir à leur pertinence (partie 6).

1. Les études de genre : état des lieux

Pendant des siècles, les différences et les inégalités sociales entre hommes et femmes ont été considérées comme naturelles et résultant de différences biologiques. Les traditions antique et chrétienne sont les fondements d'une division sexuée selon laquelle les hommes avaient la responsabilité des affaires publiques tandis que les femmes étaient dévouées au renouvellement des générations. Il y a ainsi une opposition privé/public, qui s'enrichit aux XVI^e et XVII^e siècles d'une dimension civile qui apparaît dans la pensée politique moderne. Cependant, malgré l'introduction d'une troisième dimension dans le schéma moderne et une plus grande importance accordée à l'autonomie humaine, les femmes restent définies par leurs fonctions d'épouses et de mères et responsables des affaires du foyer. Les années 1970 marquent un tournant avec ces conceptions traditionnelles. Avec la révolution féministe et l'application du prisme de la domination masculine à tous les domaines de l'existence, les théoriciennes de l'émancipation initient une réorganisation du monde en mettant la sphère privée au même niveau que les sphères civile et publique. Il en ressort une organisation sociale inédite qui combine trois ordres qui ne sont plus juxtaposés mais imbriqués : le public-politique, le privé-social et l'intime. Femmes et hommes s'aventurent sur des terrains qui leur étaient auparavant inconnus. Camille Froidevaux-Metterie parle alors de « déssexualisation du vivre-ensemble » pour caractériser ce nouvel ordre de choses (Froidevaux-Metterie, 2015).

1.1. Le genre : définition

Ce n'est qu'au XX^e siècle que naît le concept de genre, à une époque où les femmes commencent à obtenir des droits juridiques. Ce concept, en proposant un terme différent de celui de sexe, permet de rompre avec les conceptions naturalistes qui distinguent hommes et femmes selon des critères biologiques et leur assignent des rôles sociaux différenciés présentés comme naturels.

Les études de genre se développent alors. Il s'agit des recherches qui visent à montrer que le genre est transversal au monde social, qu'il structure fortement notre subjectivité et qu'il s'articule avec d'autres rapports de pouvoir, comme la race, l'âge, ou la classe sociale (Lépinard et Lieber, 2020). Ces travaux mettent en lumière un monde binaire et hiérarchisé selon une distinction hommes-femmes. « En somme, le concept de genre désigne les processus sociaux, culturels, historiques et psychiques par lesquels les identités sexuées et sexuelles sont produites, les processus par lesquels les frontières entre ces identités sont tracées et/ou subverties, et les dynamiques par lesquelles les rapports de pouvoir qui sous-tendent ces identités et ces frontières sont perpétués ou négociés. » (Lépinard et Lieber, 2020).

Le genre fait l'objet de nombreuses théories. Il n'y pas une seule manière de conceptualiser le genre mais une diversité de manières, selon les angles d'entrée ou le champ disciplinaire. Les différentes théorisations du genre proposent chacune leur vision de l'identité, du sujet, du pouvoir, des rapports sociaux et de leur transformation (Lépinard et Lieber, 2020). Les unes et les autres mettent l'accent sur des aspects divers : le travail, la sexualité, la mobilité, le corps, les représentations sociales, les normes, etc. Elles ont en commun de considérer le genre comme un construit social et non comme le fruit d'une différenciation biologique, naturelle.

Dans leur *Introduction aux études sur le genre*, les sociologues Laure Bereni, Sébastien Chauvin, Alexandre Jaunait et Anne Revillard (2020) proposent d'analyser le concept de genre à travers quatre dimensions :

- Le genre est une construction sociale
- C'est un processus relationnel
- C'est un rapport de pouvoir
- Il est imbriqué dans d'autres rapports de pouvoir

1.1.1. Le genre, une construction sociale

- **Sexe et genre**

Les premiers travaux sur le genre se sont inscrits en opposition à la vision essentialiste selon laquelle femmes et hommes ont des caractéristiques immuables en fonction de leurs caractéristiques biologiques. Ces travaux mettent en évidence un apprentissage tout au long de la vie des comportements socialement considérés comme masculins ou féminins. Cela renvoie à la célèbre formule de Simone de Beauvoir dans *Le deuxième sexe*, en 1949 : « On ne naît pas femme : on le devient ».

Une distinction entre les deux termes de « sexe » et de « genre » a été introduite dans les années 1950 aux Etats-Unis. Le « genre » a été distingué du « sexe » pour distinguer le social du biologique, alors que l'utilisation courante de la notion de « sexe » conduisait à mélanger le corps, la psychologie, la place occupée dans la société, les gènes ou encore la division du travail. Le terme de « sexe » conduisait à naturaliser les inégalités sociales entre hommes et femmes en les liant à la réalité biologique. Ainsi, en distinguant le biologique du social, le terme de genre a amené à remettre en cause la légitimité des inégalités de pouvoir entre hommes et femmes, puisqu'il dissocie ces dernières de différences anatomiques.

Selon Oakley (1972), le « sexe » renvoie à la distinction biologique entre mâles et femelles, tandis que le « genre » renvoie à la distinction culturelle entre les rôles sociaux, les attributs psychologiques et les identités des hommes et des femmes. « Le premier est un donné invariant, le second est contingent et peut être modifié par l'action humaine. » (Bereni et al., 2020)

Cependant, des travaux plus récents remettent en question la distinction entre genre et sexe et notamment l'idée selon laquelle le sexe serait un invariant échappant à toute construction sociale. En 2015, un ouvrage rédigé par un collectif de chercheurs et chercheuses en sciences naturelles et en sciences humaines, *Mon corps a-t-il un sexe ?* montre notamment comment les croyances liées au genre ont influencé les recherches menées sur le sexe (Peyre et Wiels, 2015). En 2016, le philosophe Thierry Hoquet avance que même en biologie, le sexe ne correspond pas à une réalité invariante mais à différentes conceptions, du sexe anatomique au sexe génétique/chromosomique en passant par le sexe endocrinien/hormonal, etc. La question de l'intersexuation remet également en cause la dichotomie mâle/femelle liée au sexe biologique.

- **Le genre, produit d'un système normatif bicatégorisé**

Le genre est associé à un système de normes, caractérisé par une dualisation entre masculin et féminin, deux catégories de sexes délimitées par une frontière nette. Cette bicatégorisation s'accompagne d'une injonction faite aux individus à adopter des manières d'être et de faire conformes à la définition sociale de leur sexe de naissance. En 2018, l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) définit le genre comme « les rôles, comportements, activités, fonctions et chances qu'une société, selon la représentation qu'elle s'en fait, considère comme adéquats pour les hommes et les femmes, les garçons et les filles et les personnes qui n'ont pas une identité binaire. »¹

Ces normes se transmettent d'une génération à l'autre par un processus de socialisation, défini par la sociologue Muriel Darmon comme « l'ensemble des processus par lesquels l'individu est construit – on dira aussi « formé », « modelé », « façonné », « fabriqué », « conditionné » – par la société globale et locale dans laquelle il vit, processus au cours duquel l'individu acquiert – « apprend », « intériorise », « incorpore », « intègre » – des façons de faire, de penser et d'être qui sont situées socialement » (Darmon, 2016, citée par Bereni et al., 2020).

L'influence de ces normes sur la construction de leur genre par les individus eux-mêmes a été analysée par Judith Butler à travers la notion de performance de genre. À partir de sa lecture de travaux de John Langshaw Austin sur le rapport performatif, de Kafka², de Foucault³ mais aussi de Merleau-Ponty qui insiste sur la façon dont l'expérience constitue le sujet, elle avance que le genre serait une performance sociale apprise, répétée et exécutée plutôt qu'un acquis biologique. En répétant des actes, des gestes, des symboles liés à son genre, l'individu se constitue lui-même comme homme ou comme femme. « Plutôt que de considérer l'individu comme auteur de ses actions, [...] ce sont l'ensemble des actions de l'individu, répétées dans le temps, qui le produisent comme individu » (Lépinard et Lieber, 2020). En d'autres termes, il existe des normes différenciées selon la bicatégorisation traditionnelle, qui sont alors reproduites par l'individu, entretenant des distinctions entre les deux genres masculin et féminin et nourrissant les discours normatifs à l'origine de ces constructions genrées. Ainsi, selon Judith Butler, les normes produisent l'exécution de comportements attribués à la masculinité et à la féminité, ce qui entretient des discours normatifs et renforce l'idée qu'il existe des genres naturels.

Butler considère que les individus ne sont reconnus comme personnes que dans la mesure où ils sont genrés, où leur performance de genre est conforme à leur sexe de naissance et leur orientation sexuelle tournée vers le sexe opposé. Il y a donc des « genres intelligibles » (Butler, 1990, citée par Lépinard et Lieber, 2020). L'hétérosexualité est alors selon elle une pratique régulatrice du genre, en entretenant la binarité et l'opposition entre féminin et masculin. Le genre est ainsi indissociable de la sexualité et du désir.

Si le genre nécessite une répétition constante d'actions pour le performer, cela remet en question la stabilité de l'identité de genre ; la pensée de Butler suppose au contraire que le genre est une identité fragile qui doit être constamment entretenue (Lépinard et Lieber, 2020).

Ces travaux considèrent que la bicatégorisation masculin/féminin n'est que construction, ce qui ouvre la voie à une multiplicité d'identités possibles, qui ne sont plus circonscrites à une seule identité féminine ou masculine. Il y aurait diversité de féminités, diversité de masculinités ou encore diversité

¹ « Genre et santé » [[archive](#)], sur www.who.int

² Le Procès

³ M. Foucault, Surveiller et punir, Gallimard, 1975 ; M. Foucault, Histoire de la sexualité, vol. 1, La Volonté de savoir, Gallimard, 1976

d'identités non binaires. D'ailleurs, alors que la plupart des sociétés décrivent le genre comme une bicatégorisation hiérarchisée où les hommes dominent les femmes, d'autres sociétés reconnaissent l'existence d'une troisième catégorie de personnes, un « troisième sexe » selon l'expression de l'anthropologue Bernard Saladin d'Anglure dans les années 1980.

1.1.2. Le genre, un processus relationnel

Les études sur le genre ont ensuite prôné une approche relationnelle des sexes, les caractéristiques associées à chaque sexe étant construites en opposition à celles associées à l'autre sexe. Dans les sociétés modernes occidentales, la féminité est associée à la faiblesse, à l'émotion, à l'altruisme, etc. quand la masculinité est associée à la force, à la raison, à l'individualisme.

Dès lors, les études qui s'intéressent aux femmes et à ce qui est considéré comme caractéristique du féminin s'intéressent également, dans une mesure plus ou moins importante, aux hommes et aux caractéristiques du masculin, et inversement.

1.1.3. Le genre, un rapport de pouvoir

Ensuite, les études sur le genre, notamment en sociologie, appréhendent les relations sociales entre les sexes comme un rapport de pouvoir. Elles font apparaître un rapport hiérarchisé, avec une distribution des ressources économiques et politiques et des valorisations symboliques inégales. L'anthropologue Françoise Héritier dénonce une déconsidération systématique des valeurs associées au féminin par rapport à celles associées au masculin (Bereni et al., 2020). Christine Delphy, Colette Guillaumin ou Nicole-Claude Mathieu notamment décrivent un système de « patriarcat » dans lequel le travail et le corps des femmes sont exploités. Pierre Bourdieu parle quant à lui de « domination masculine ».

1.1.4. Le genre est imbriqué dans d'autres rapports de pouvoir

Les catégories de sexe ne sont pas homogènes mais croisent d'autres variables comme la classe sociale, la couleur de peau, l'âge, l'état de santé, etc. Cela conduit à des expériences différentes des rapports de genre, qui s'imbriquent donc dans différents rapports de pouvoir : c'est l'intersectionnalité, qui a été conceptualisée par la juriste féministe américaine Kimberlé Crenshaw. Celle-ci inscrit sa réflexion dans la continuité du courant du *black feminism* qui s'intéresse à la domination de genre tout en l'inscrivant dans ses liens avec d'autres rapports de pouvoir, comme le racisme ou le rapport de classe.

Elsa Dorlin (2008) explique que les individus se trouvent dans des rapports de pouvoir dynamiques et complexes, non pas dans une identité définie une fois pour toutes. Le concept d'intersectionnalité peut alors permettre de rendre compte de cette complexité sans isoler les différents rapports de domination. Par exemple, les femmes racisées ne subissent pas une oppression raciste identique à celle des hommes racisés et une oppression sexiste identique à celle des femmes blanches, mais une oppression raciste et sexiste spécifique. Ainsi, il n'y a pas une seule expérience du sexisme, du racisme

ou d'une autre forme de rapport de pouvoir, mais des expériences spécifiques en fonction des personnes et de la diversité des rapports de pouvoir dans lesquels elles sont impliquées.

À partir de ces différentes dimensions, Bereni *et al.* définissent le genre comme « un système de bicatégorisation hiérarchisé entre les sexes (hommes/femmes) et entre les valeurs et représentations qui leur sont associées (masculin/féminin) »⁴.

1.2. L'émergence des travaux sur le genre

Le terme de « féministe » a commencé à être utilisé en Europe de l'Ouest et en Grande-Bretagne dans les dernières décennies du XIXe siècle, où il est associé à des campagnes pour revendiquer des droits politiques aux femmes, critiquer la masculinité et exprimer les aspirations des femmes à être impliquées comme citoyennes actives dans le nouveau monde issu de la Révolution française. Il s'agissait d'étendre le concept des "droits de l'homme" aux femmes.

Ensuite, les études sur le genre se sont développées depuis les années 1970 dans le sillage des mouvements féministes dits de la deuxième vague. Ces travaux ont d'abord été militants, en lien avec les mouvements féministes, puis sont entrés dans une phase d'institutionnalisation (développement de recherches et d'enseignements à l'intérieur de l'université), notamment aux Etats-Unis.

En France, les études sur le genre se sont diffusées d'abord en s'introduisant dans différentes disciplines, notamment la sociologie, l'anthropologie, l'histoire, mais aussi dans diverses autres disciplines des sciences humaines et sociales : arts, lettres, droit, philosophie, géographie, sciences politiques, économie, psychologie... Ensuite, des départements et des filières d'enseignement interdisciplinaires spécialisés sur ces questions sont apparus, par exemple en Suisse dans la seconde moitié des années 1990. L'institutionnalisation des études sur le genre reste fragilisée par des attaques de mouvements conservateurs depuis les années 2010, s'appuyant sur une critique initiée par des cercles intellectuels proches du Vatican dénonçant une « théorie du genre » à l'origine d'évolutions sociales et juridiques qu'ils condamnent (homoparentalité, mariage de personnes de même sexe, transidentité, etc.).

Le terme de « gender studies » et ses équivalents s'est répandu aux Etats-Unis dans les années 1980 et dans de nombreux autres pays dans les années 1990 et 2000, remplaçant les termes d'études féministes ou d'études sur les femmes. En France, il est apparu relativement tardivement, au début des années 2000 ; en effet, malgré l'existence de travaux sur les questions de genre depuis la fin des années 1980, le terme a longtemps été considéré comme ne rendant pas compte des rapports de pouvoir entre hommes et femmes.

⁴ L. Bereni, S. Chauvin, A. Jaunait, A. Revillard, A. Dézé, Y. Aucante, Introduction aux études sur le genre, De Boeck Supérieur, 2020

1.3. Controverses

Depuis ses débuts, le champ des études sur le genre est marqué par une forte hétérogénéité et est traversé par de nombreuses controverses.

Par exemple, le débat des *sex wars* dans les années 1980 aux Etats-Unis a opposé les théoriciennes féministes reliant l'hétérosexualité à l'oppression des femmes à d'autres qui contestaient le caractère oppressif de la sexualité et pointaient plutôt les formes de stigmatisation et de hiérarchisation des sexualités dont certaines étaient considérées comme plus légitimes que d'autres.

En France, féministes « matérialistes » et féministes « marxistes » s'opposent sur le lien entre capitalisme et patriarcat et sur la question de savoir à qui profite le travail domestique gratuit des femmes, aux hommes ou au patronat.

On observe également un clivage entre des travaux qui défendent l'idée de l'universalité de la domination masculine et d'autres qui s'intéressent aux transformations et à la diversité des expériences du genre d'un contexte sociohistorique à un autre. Ce clivage peut être relié à des différences disciplinaires ; par exemple, des études anthropologiques héritées du structuralisme défendent le caractère universel et systémique de la domination masculine, tandis qu'en histoire, la variabilité des contextes a souvent été mise en avant et que la sociologie s'est intéressée aux processus par lesquels le genre est fait et refait au quotidien. Ces différents travaux cherchent à identifier les processus sociaux par lesquels le genre se reproduit et se reconfigure dans différents contextes, plutôt qu'à identifier une origine à la domination masculine.

Enfin, des controverses ont cours parmi les féministes autour du concept d'intersectionnalité. Dès les années 1970, le courant du *Black Feminism* a dénoncé l'ethnocentrisme des théories féministes américaines, centrées sur l'expérience des femmes blanches, hétérosexuelles et de classes supérieures. Poursuivies par les études féministes postcoloniales⁵, ces critiques ont été à l'origine de l'émergence du concept d'intersectionnalité. Cette question continue de faire débat en France aujourd'hui entre les féministes dites universalistes, qui défendent l'unité des luttes féministes, et les féministes post-coloniales qui appellent à considérer la diversité des expériences et donc des combats. Depuis une dizaine d'années s'est constituée sur les réseaux sociaux une communauté de féministes afrodescendantes qui remettent en question le féminisme majoritaire, l'accusant d'être porté essentiellement par des femmes blanches et de classes dominantes qui pensent parler pour toutes les femmes. Comme les féministes noires américaines des années 1970, ces féministes reprochent au mouvement majoritaire d'ignorer les problématiques auxquelles sont confrontées les autres femmes, notamment les femmes des classes sociales défavorisées et les femmes racisées. Elles revendiquent leur capacité à se défendre elles-mêmes activement, plutôt que d'être défendues de manière passive par des femmes dont le statut social et les problématiques peuvent être totalement différents des leurs⁶.

⁵ Apparu aux États-Unis dans les années 1980, le féminisme postcolonial est un courant de pensée féministe qui met en avant les impacts (politiques, économiques, culturels) du colonialisme sur les femmes non occidentales. Il récuse à la fois l'androcentrisme de la théorie postcoloniale et l'ethnocentrisme du féminisme dominant.

⁶ Bienaimé C., 26 août 2016, « Ne nous libérez pas, on s'en charge », podcast Grande Traversée : Women's power, les nouveaux féminismes, France Culture.

Conclusion

Ces questionnements mettent en lumière la diversité des travaux sur le genre et des questions qu'ils peuvent soulever. Dans quels domaines et dans quels contextes la domination sur les femmes s'exerce-t-elle ? À qui la domination profite-t-elle ? Si le genre est une construction sociale, qu'est-ce qui est socialement construit ? L'injonction à se conformer aux caractéristiques socialement attribuées à son sexe de naissance ? La distinction binaire entre hommes et femmes ? L'injonction à être homme ou femme et non l'un et l'autre, entre les deux ou ni l'un ni l'autre ? Si certaines féministes contestent seulement la hiérarchie entre le masculin et le féminin, beaucoup remettent en question l'existence même de rôles distincts. Pour les unes comme pour les autres, le concept de genre, en se distinguant de celui de sexe, permet un découplage entre biologique et social et met en lumière les processus de production et de renouvellement des différences et des inégalités entre les sexes, dans des sphères comme l'école, le travail et la famille. Dès lors, « le concept de genre apparaît [...] comme un puissant instrument de dénaturalisation du social, rendant l'action possible au niveau individuel comme au niveau collectif » (Bereni et al., 2020).

2. Genre et mobilité : l'importance des rôles sociaux traditionnels

Ces conceptions traditionnelles des différences entre femmes et hommes – tant concernant leur nature ou leur personnalité que leur rôle social – ainsi que les rapports de pouvoir qu'elles induisent sont mises en lumière de manière frappante dans le domaine de la mobilité. Celui-ci est en effet un lieu privilégié de la reproduction des inégalités femmes-hommes et de la domination des seconds sur les premières ; celle-ci impacte aussi bien les caractéristiques des pratiques de mobilité des un.e.s et des autres que leur vécu de cette mobilité.

2.1. Les femmes longtemps associées à l'immobilité

2.1.1. Des différences justifiées par des caractères masculin et féminin spécifiques

En effet, les féministes ont montré depuis longtemps que la mobilité, en tant que pratique et valeur sociale, était plus accessible aux hommes qu'aux femmes. Cela tient notamment à des représentations différentes. Les hommes sont vus comme courageux et aventuriers tandis que les femmes sont considérées comme douces et craintives. Dès lors, la masculinité est traditionnellement associée à la mobilité et la féminité, au fait d'être statique. Les hommes prennent part aux activités mobiles comme le voyage, le sport, l'aventure, la flânerie et utilisent des modes de transport comme la voiture, les bateaux, le vélo, le chemin de fer, etc. Les discours associent des valeurs positives à cette mobilité masculine, comme le dynamisme, le progrès, l'entrepreneuriat (Clarsen, 2017). Inversement, les femmes sont assignées à l'immobilité, à la sphère privée ; leurs mouvements sont souvent surveillés et leur autonomie restreinte. Des travaux menés à Alger insistent sur le poids de ces contraintes dans les pays de la région MENA (Moyen-Orient et Afrique du Nord) : la Zanqa, la rue, est l'espace des

hommes ; il s'oppose à la Horma, le dedans, l'espace intime réservé aux femmes. Il y a donc des seuils virtuels qui régissent les comportements de déplacement des femmes. En lien avec cette organisation sociale, le rapport des femmes et des hommes à l'espace public peut être différent ; les travaux de Khadidja Boussaïd montrent notamment une mobilité locale des hommes caractérisée par l'appropriation du quartier comme lieu de communauté, et une mobilité des femmes en ville dont elles attendent qu'elle leur offre l'anonymat et la liberté (Zitoun et al., 2020).

2.1.2. Le rôle du corps dans le contrôle du mouvement des femmes

La question du corps occupe une place centrale dans cette opposition entre mobilité des hommes et immobilité des femmes. Une étude de 1990 d'Iris Marion Young, citée dans Cresswell et Uteng (2008), illustre ce point. Elle observe en effet des différences dans la manière de bouger son corps entre des étudiants hommes et femmes. En lançant une balle par exemple, les étudiantes ne bougent que les bras alors que les étudiants bougent tout leur corps. Les femmes se comporteraient comme des corps-objet (Merleau-Ponty, 1962) au lieu de se comporter comme des corps-sujet. Plus récemment, Anne Jarrigeon (2019b) rappelle que la mobilité des femmes est, depuis leur enfance, contrainte par toute une discipline qui ne favorise pas le mouvement : on habille les petites filles de jupes, avec la contrainte de serrer les jambes, de veiller au regard qui sera porté sur elles ; ou encore, les chaussures à talons hauts, objet spécifiquement féminin, nécessitent une certaine expertise, un apprentissage, qui ne favorise pas la rapidité et la fluidité du mouvement. Ces éléments constituent « une façon de normaliser les corps des femmes à une discipline du regard. Et ce regard, c'est à la fois le regard qu'elles vont porter elles-mêmes sur elles, mais c'est surtout le regard masculin par anticipation » (Jarrigeon, 2019b). Camille Froidevaux-Metterie avance d'ailleurs que les femmes sont soumises à une obligation imposée par les hommes d'être belles et désirables. Le corps des femmes devient selon elle un acquiescement perpétué à la hiérarchie des sexes, il est donc toujours le lieu privilégié de la domination masculine⁷. En Algérie, le contrôle sur le corps des femmes mobiles se fait par des « contrôleurs », les hommes qui ont autorité sur la femme en raison d'un lien de parenté (mari, père, cousin, fils), ou encore par les enfants du quartier (Ouled el Houma en Algérie) qui exercent également un contrôle de proximité sur leur mobilité (Zitoun et al., 2020).

2.1.3. Des rôles mobiles différents qui reproduisent les inégalités entre femmes et hommes

Selon Cresswell et Uteng (2008), les différences entre la mobilité des femmes et celle des hommes entretiennent les relations de pouvoir qui les ont produites. Selon eux, « comprendre la mobilité implique de comprendre le mouvement physique observable, les significations dans lesquelles ces

⁷ Froidevaux-Metterie C., janvier 2014, « Redécouvrir le sujet du féminisme : pour une phénoménologie du féminin », CippaPhilosophie, youtube.com.

Cependant, souligne Camille Froidevaux-Metterie, par le travail quotidien de son apparence, la femme fait le choix d'une représentation d'elle-même qui la pose comme sujet et non comme objet et se place donc dans un processus d'enrichissement d'elle-même, montrant par cette quête quotidienne qu'elle s'accorde de la valeur à elle-même en tant qu'être digne d'être aimé, c'est-à-dire digne d'être orné ; la démarche d'embellissement va donc à l'inverse de l'aliénation.

mouvements sont encodés, l'expérience de la pratique de ces mouvements et le potentiel que l'on a pour les entreprendre. Chacun de ces aspects de la mobilité – le mouvement, sa signification, la pratique et le potentiel de mobilité – sont historiquement et géographiquement différenciés en fonction du genre. Dans un sens, chacun de ces aspects est construit de manière genrée et chacun, à son tour, contribue à la production, la reproduction et la contestation du genre lui-même. La manière dont les gens se déplacent (comment, à quelle vitesse, à quelle fréquence, etc.) est manifestement genrée et continue de reproduire des rapports de pouvoirs genrés. Les significations données à la mobilité à travers des récits, des discours et des représentations ont aussi été clairement différenciées en fonction du genre. De la même manière, les discours autour de la mobilité et de l'immobilité ont un rôle central dans la constitution du genre comme construit social et culturel. Finalement, les mobilités sont expérimentées et pratiquées différemment. » (Cresswell et Uteng, 2008).

2.1.4. La transgression de ces rôles sociaux et des règles imposées

Face à ces discours qui les relèguent à une place secondaire, de nombreuses femmes ont exprimé leur plaisir à transgresser les normes genrées depuis la fin du XIXe siècle, par exemple en adoptant le vélo. C'est le cas de Frances Willard, citée par Susan Hanson (2010), féministe du XIXe siècle qui a appris à 53 ans à faire de la bicyclette et l'a considéré comme un moyen de faire avancer la condition féminine et de revendiquer son droit à la mobilité, alors que le corset qu'on lui avait imposé lorsqu'elle est devenue une jeune femme avait visé au contraire à entraver ses mouvements, la mobilité indépendante des femmes étant alors inconvenante. Autre exemple, le tourisme, qui au XIXe siècle était lié à l'exploration et à la conquête et donc à la masculinité. En témoigne l'exemple du Grand Tour, qui s'est développé dans les pays occidentaux au XIXe siècle et était exclusivement masculin. Pourtant, Cynthia Enloe (1989), citée par Cresswell et Uteng (2008), souligne le rôle central des femmes dans l'industrie du tourisme, où 75% des travailleurs sont sous-payés et sont des femmes, et qui a aussi longtemps été associée au sexe et à la prostitution. Dans ce contexte, Mary Kingsley, une Anglaise qui a voyagé en Afrique à la fin du XIXème siècle, la plupart du temps sans escorte masculine, transgresse les codes de la mobilité genrée – tout en préservant les codes impérialistes. Cet exemple montre l'intrication des dimensions genrées, ethniques, de classes, etc. On peut citer également Alexandra David-Néel qui a voyagé notamment en Inde et au Tibet au début du XXème siècle.

Plus récemment, Zitoun et al. (2020) montrent que les Algéroises sont en quête d'une mobilité à l'extérieur de l'espace domestique afin d'échapper à celui-ci et de profiter comme les hommes des réseaux extérieurs à leur quartier de résidence. Pour cela, tout en respectant de façon formelle les injonctions qui régissent leur mobilité dans l'espace public, afin de rassurer la société ou leurs « contrôleurs » sur la légitimité de leurs déplacements, elles parviennent à contourner subtilement ces injonctions par l'utilisation et souvent, la subversion de registres d'actions, de dispositifs matériels comme l'habillement et de ressources immatérielles comme les réseaux sociaux. Par exemple, l'utilisation de la voiture permet aux femmes de profiter largement des services de la ville, tout en répondant à la volonté des « contrôleurs » de soustraire la femme à la présence et aux regards des hommes dans l'espace public ; l'habitacle fonctionne comme une sorte de voile en métal, protégeant l'honneur de la femme. Pour pouvoir être mobiles, les femmes adoptent également des vêtements et un équipement visant à rassurer leurs « contrôleurs » : elles portent le voile ou s'équipent de leur téléphone portable afin d'être joignables à tout moment. Si la femme ne décroche pas son téléphone

quand on l'appelle, ses « contrôleurs » lui interdisent de se déplacer. Garder un téléphone portable avec elles leur permet en quelque sorte de tenir à distance leurs « contrôleurs ». Ces stratégies déployées par les femmes au quotidien témoignent à la fois de la prudence des conceptions traditionnelles et de leur conquête de nouveaux espaces (Zitoun et al., 2020).

2.2. Un intérêt tardif pour la question du lien entre genre et mobilité

Malgré les relations évidentes entre les questions liées au genre et celles liées à la mobilité, selon G. Clarsen (2017), les analyses féministes – tant l'analyse des inégalités entre les hommes et les femmes que la volonté de faire évoluer cette situation – n'ont pas été suffisamment prises en compte dans le champ de recherche sur les mobilités, alors que l'engagement du féminisme autour de la question des mobilités des femmes est un élément central dans l'émergence du "tournant de la mobilité". Par exemple, les travaux de Urry sur la mobilité font écho aux réflexions des féministes sur le mouvement du corps. Dans les travaux d'Urry, le genre est vu comme un facteur central d'inégalités, même s'il n'analyse pas ce point en profondeur. Il en est de même dans d'autres publications qui s'inscrivent dans ce contexte du tournant de la mobilité : le genre est reconnu comme un facteur d'inégalités, mais il n'y a pas d'articles développant ce sujet dans le journal *Mobilities* (Clarsen, 2017).

Cependant, la question du genre a pris de plus en plus de place dans les travaux sur la mobilité, en particulier dans les mondes anglophones (Jarrigeon, 2019a). En géographie culturelle en particulier, dans les années 1980-1990, des chercheurs ont mené une réflexion approfondie sur leur discipline. Cela les a conduits à analyser de plus en plus la mobilité comme quelque chose de socialement construit. Ils ont ainsi été précurseurs dans le champ de l'étude des relations entre genre et mobilité. Certains travaux britanniques de géographie culturelle en particulier ont montré que le mouvement prend du sens dans certains contextes sociaux spécifiques, dont un contexte où les relations hommes-femmes sont caractérisées par des rapports de pouvoir (Clarsen, 2017).

Susan Hanson (2010) distingue deux grands courants de recherche : le premier est centré sur le genre et s'intéresse à la manière dont la mobilité le façonne, tandis que le second est centré sur la mobilité et observe comment elle est impactée par le genre. Dans le premier courant, qui s'intéresse à la manière dont le genre est façonné par la mobilité, un ensemble de travaux a permis de comprendre notamment comment mobilité et immobilité étaient impliqués dans la création, le renforcement et les significations des pratiques du genre. Les chercheurs s'apparentant à ce courant ont mené des études de cas détaillées dans de nombreux territoires. Ils se sont notamment appuyés sur l'opposition mobilité/immobilité au cœur des idéologies traditionnelles, montrant que les hommes ont été longtemps associés à l'espace public, extérieur, à la mobilité, tandis que les femmes ont été traditionnellement associées à l'espace privé, intérieur et à l'immobilité. Certains de ces travaux ont montré les femmes comme étant privées de mobilité et maintenues dans une situation d'exclusion et ont insisté sur l'effet autonomisant de la mobilité, sans se demander si l'immobilité des femmes était choisie ou contrainte. D'autres ont montré cependant que l'immobilité pouvait être favorable à l'enracinement dans un quartier où l'on trouve de nombreuses ressources – garde d'enfants, ressources sociales, etc. Cependant, Susan Hanson reproche à ces travaux d'avoir mis l'accent sur le genre au détriment de la mobilité, en montrant les dimensions genrées des pratiques de mobilité, sans analyser la question de la mobilité plus finement : les analyses se seraient contentées d'une distinction entre espace public et espace privé ou d'une opposition entre mobilité et enfermement, sans aller plus

loin dans une étude fine des motifs de déplacement ou de la manière de se déplacer. Elles se seraient fondées essentiellement sur des approches qualitatives et auraient mis l'accent sur le ménage, la famille, la communauté au détriment de l'environnement spatial (Hanson, 2010).

À l'inverse, selon Hanson, les études qui se rattachent au second courant traitant de la manière dont la mobilité est impactée par le genre ont eu tendance à adopter une vision simplifiée du genre tout en accordant beaucoup d'attention à la mobilité. Ces études ont été majoritairement quantitatives. Elles ont montré notamment que les femmes avaient des pratiques de mobilité spatialement plus restreintes que celles des hommes, en raison de lieux de travail plus proches de leur domicile que pour les hommes, ou encore en raison d'une plus forte propension à travailler à domicile. Susan Hanson considère que ces études n'ont pas suffisamment approfondi les processus de genre, notamment les rapports de pouvoir, la formation et la transformation de l'identité de genre, etc.

Hanson appelle donc à sortir de cette approche segmentée pour aborder une approche remettant au centre la question de la durabilité et ne négligeant aucune des deux notions de genre ni de mobilité. Elle relève en effet que dans de nombreux contextes, les femmes se déplacent davantage à pied que les hommes et parcourent moins de kilomètres en véhicules motorisés, ayant ainsi des pratiques de mobilité à moindre empreinte carbone que celle des hommes. Cela pourrait ouvrir sur l'approche centrée sur la durabilité qu'elle suggère. Cependant, elle remarque que la question de l'équité étant également centrale dans le concept de développement durable, le fait que les femmes aient moins de possibilités de mobilité que les hommes pose problème. Elle appelle alors à se demander quand ce niveau de mobilité plus faible est choisi et quand il est subi, quand il est vécu comme agréable, autonomisant et durable et quand il est vécu comme excluant et asservissant. Pour répondre à ces questions, dans l'optique d'une approche centrée sur la durabilité qui analyse le genre et la mobilité dans toute leur complexité, Hanson préconise de s'appuyer sur des approches quantitatives et qualitatives. Elle attire l'attention notamment sur la nécessité de prendre en compte la diversité des contextes géographiques et sociaux, l'ancrage de l'individu dans le ménage, la famille et la communauté, l'environnement bâti, les infrastructures de transports, les institutions, l'accès au numérique, les normes et attentes culturelles, etc. Pour être efficaces, les décisions qui doivent être prises doivent en effet être adaptées au contexte et tenir compte de la connaissance que l'on a de la culture et des pratiques de mobilité locales (Hanson, 2010).

Dans le monde francophone, les travaux scientifiques sur le genre et la mobilité ont été plus tardifs et peu nombreux. Les travaux anglophones se sont peu diffusés dans le monde académique francophone et encore moins parmi les professionnels en charge des questions de mobilité (Jarrigeon, 2019a). Néanmoins, Anne Jarrigeon (2019a) évoque un « effet de projecteur » lié à de grands mouvements internationaux sur la condition des femmes ayant conduit à une prise de conscience collective des inégalités hommes-femmes dans différents domaines de la société. Cependant, cette prise de conscience collective cache une invisibilisation des spécificités de leur mobilité et des causes de ces spécificités. Anne Jarrigeon parle même de « déconsidération » de ces enjeux de genre et de mobilité et appelle à rendre visibles ces questions, en les sortant de l'ombre de manière transversale pour prendre en compte toute leur complexité (Jarrigeon, 2019a).

Conclusion

Pendant des siècles, les femmes ont donc été associées à la sphère privée, les hommes à la sphère publique. Cette assignation à des rôles sociaux différenciés est liée à une conception de la féminité et de la masculinité selon laquelle les femmes seraient plus douces et plus craintives – ayant donc vocation à s’occuper des enfants et de la maison – et les hommes plus forts, aventuriers et ainsi plus propres à évoluer dans la sphère publique. Ces conceptions traditionnelles ont un impact direct sur la mobilité et sur la place des femmes dans l’espace public. Pourtant, les travaux scientifiques ont opéré un croisement tardif entre les questions liées au genre et celles liées à la mobilité. Dans les dernières décennies, ces travaux ont mis au jour de nombreuses interdépendances entre les normes genrées et les différences et inégalités en matière de mobilité. Cependant, il semble que ce croisement entre genre et mobilité se soit heurté à un écueil important : la difficulté à prendre en compte chacune des deux dimensions de manière également approfondie. Il convient maintenant de présenter plus en détail les différences qu’ont mises au jour de nombreux travaux concernant les pratiques de mobilité des femmes et des hommes et d’apporter des éléments d’explication à ces différences.

3. Hommes et femmes : des pratiques de mobilité différentes

3.1. Des pratiques de mobilité féminines plus restreintes et plus utilitaires

À la fin des années 1990, Jacqueline Coutras remarque que les comportements de mobilité masculins et féminins tendent à s’homogénéiser dans tous les pays nord-européens. Les femmes se sont donné les moyens d’accéder à des aires de plus en plus éloignées de leur domicile. Elles ont accru le temps pendant lequel, comme leur conjoint, elles s’absentent de leur domicile pour travailler, pour acheter, pour se distraire. Ainsi, l’INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, devenu IFSTTAR puis Université Gustave Eiffel) estime en 1989 que les différences dans la mobilité des hommes et des femmes s’estompent.

Toutefois, Jacqueline Coutras dénonce une focalisation sur le nombre et la durée des déplacements ainsi que sur les modes de transports, qui cache des différences encore nettes entre hommes et femmes dans leurs pratiques de mobilité. En effet, si dans les deux dernières décennies du XX^e siècle, on observe bien un nombre de déplacements et des temps de trajets similaires entre hommes et femmes, les distances parcourues par les femmes restent à la fin du XX^e siècle nettement inférieures à celles parcourues par les hommes, avec une différence de l’ordre de 25% (Coutras, 1997). De plus, les statistiques existantes regroupent sous un motif « Autres » tous les motifs de déplacements qui n’ont pas trait au travail ou à l’école : achats quotidiens, hebdomadaires, exceptionnels, loisirs, sport, promenades, visites aux proches, spectacles, etc., ce qui empêche d’analyser plus finement les différences de pratiques entre hommes et femmes.

Dix ans plus tard, à Paris, le recensement de l’INSEE de 2010 et l’Enquête Globale Transport de la même année montrent que même à statut équivalent, les femmes parcourent des distances plus réduites que les hommes (12 km pour les femmes contre 15 km pour les hommes le jour de l’enquête). Cependant, les autrices du site *Les Paris du Genre* remarquent que les enquêtes sur la mobilité ont

longtemps ignoré les déplacements piétons, puisque leur but était de dimensionner les grandes infrastructures de transport. Or les femmes sont celles qui marchent le plus au quotidien : leurs déplacements ont donc souvent été oubliés dans les enquêtes⁸.

Les pratiques de mobilité des femmes sont donc plus courtes, plus lentes, mais aussi plus complexes et plus contraintes. Cette complexité tient au fait que les femmes ont tendance à enchaîner plusieurs activités au cours d'un même déplacement, en lien avec leur prise en charge de nombreuses tâches liées au ménage (cf. partie 4) (Jarrigeon, 2019a).

Des recherches ont montré également que les pratiques des hommes et des femmes dans l'espace public étaient différentes⁹. Pour les hommes, ces espaces sont plutôt des lieux de détente et de sociabilité : ils s'y retrouvent, s'y arrêtent, tandis que les femmes y sont plus mobiles et plus occupées et bien souvent, les traversent sans s'y arrêter. Si cela peut refléter leur malaise dans l'espace public (cf. partie 5), cela peut aussi résulter d'un emploi du temps plus chargé lié aux nombreuses tâches domestiques et familiales qu'elles accomplissent (cf. partie 4). Dès lors, leurs apparitions dans l'espace public se font pour des motifs bien précis : déplacements domicile-travail, mais aussi courses, accompagnement d'enfants ou de personnes âgées, etc. Pour les autrices du site « Les paris du genre », les objets qu'elles transportent dans l'espace public, sacs à main, sacs de courses, paniers, caddies, cartables des enfants etc. sont « autant d'extension de leurs propres corps »¹⁰.

3.2. Des différences dans le choix modal et l'équipement

3.2.1. La voiture

D'abord, on observe que la conduite automobile a très longtemps été associée à la masculinité. Aux États-Unis, dans les débuts de la démocratisation de l'automobile, on cherchait à proposer des alternatives à l'automobile plus lentes à destination des femmes. À ce titre, le véhicule électrique était considéré par certains comme particulièrement pertinent pour les femmes car sûr, peu rapide et adapté aux tâches sociales et domestiques, comme l'indique Virginia Scharff dans *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motors*¹¹, citée dans Cresswell et Uteng (2008).

Dans les années 1980, la bimotorisation des ménages s'est accélérée, augmentant le taux de motorisation des femmes. Néanmoins, des disparités persistent. D'après Marie-Axelle Granié, dans la majorité des pays industrialisés, les hommes restent encore aujourd'hui plutôt conducteurs et les femmes plutôt passagères d'une voiture (Granié, 2020). En Île-de-France, 70% des femmes ont le permis de conduire, contre 82% des hommes (Centre Hubertine Auclert, 2019).

⁸ Parisdugene.fr

⁹ Parisdugene.fr

¹⁰ Parisdugene.fr

¹¹ Scharff V., *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motors*, UNM Press, 1992, 219 p.

3.2.2. Les transports en commun

Plusieurs études montrent que les femmes sont aussi de plus grandes utilisatrices des transports publics (Rosenbloom, 2006, citée dans Hanson, 2010 ; Cresswell et Uteng, 2008 ; Granié, 2020). Au Brésil, les femmes représentent 58% des usager.e.s des transports en commun (Tillous, 2017). En Île-de-France, tous transports confondus, elles sont en 2016 55% d'utilisatrices contre 45% d'utilisateurs ; dans les bus, la différence est encore plus marquée : 64% des usager.e.s sont des femmes (Étude du STIF sur l'utilisation des transports publics, 2016, cité par Ville de Paris, 2016).

Dans un article de 2005 s'appuyant sur des exploitations des Enquêtes Globales Transport d'Île-de-France de 1992 et sur des entretiens menés auprès de 20 Franciliennes fin 1998, Frédérique Prédali observe quant à elle un usage plus important par les femmes des transports en commun avant la naissance du premier enfant. Pendant cette période, elles sont également moins motorisées. Les femmes optent ensuite souvent pour la voiture après la naissance d'un enfant et laissent de côté les transports en commun tant que les enfants sont petits. Frédérique Prédali explique ces choix par la difficulté à accompagner des petits marchant lentement dans les transports publics, ainsi que par la praticité de la voiture pour transporter l'équipement encombrant nécessaire à un bébé (couches, biberons, etc.). En revanche, quand les enfants grandissent et marchent plus facilement et plus longtemps, les femmes enquêtées se remettent plus volontiers à prendre les transports en commun (Prédali, 2005). L'offre de transports en Ile-de-France permet alors d'alterner entre l'usage de la voiture et celui des transports en commun, privilégiés par certaines mères pour les déplacements domicile-travail.

Les femmes deviennent plus exigeantes vis-à-vis des transports en commun lorsqu'elles ont de jeunes enfants. Elles sont particulièrement réticentes à prendre le RER, en lien avec « la longueur des couloirs et à l'entassement dans les voitures » (enquêtée, Prédali, 2005). Selon une enquêtée, « le RER avec des enfants en poussette, c'est l'horreur totale : [...] Il [faut] descendre les marches, passer les barrières avec le bébé dans les bras et la poussette lourde, remonter d'autres marches » (enquêtée, Prédali, 2005). De manière plus anecdotique, d'autres mères enquêtées craignent d'exposer leurs enfants à la pauvreté en les amenant dans le métro parisien.

Si ces résultats sont anciens, ils sont susceptibles de refléter encore aujourd'hui le vécu de nombreuses femmes, puisque celles-ci prennent toujours davantage que les hommes la responsabilité des enfants (cf. partie 3.4.).

3.2.3. Le vélo

En France, on observe une pratique du vélo plus faible chez les femmes que chez les hommes. D'après l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019, 1,5% des femmes utilisent le vélo comme mode principal de transport, contre 4% des hommes. L'écart est particulièrement important chez les plus jeunes : entre 6 et 17 ans, les garçons sont près de 6 fois plus nombreux que les filles à utiliser principalement le vélo pour se déplacer¹². D'après l'Observatoire des mobilités actives (2013), les filles apprennent plus tardivement que les garçons à faire du vélo : 39,8% d'entre elles apprennent avant l'âge de 6 ans,

¹² BL Evolution, « Vélo et genre : penser des politiques cyclables plus ambitieuses », 7 juillet 2022.

contre 47,2% chez les garçons. À l'échelle locale, une enquête menée en 2017 sous la direction d'Yves Raibaud dans la métropole bordelaise fait apparaître un clivage entre femmes et hommes dans la pratique du vélo en ville, les femmes ne représentant en effet que 38% des cyclistes.

En Île-de-France, une étude de la Préfecture montre toutefois que la proportion de femmes cyclistes a augmenté avec le confinement et la mise en place des coronapistes, passant de 36% avant le confinement du printemps 2020 à 41% après le 11 mai 2020¹³. Cela semble confirmer le fait que la présence d'infrastructures sécurisantes facilite la pratique du vélo des femmes. On observe globalement une part plus importante de femmes cyclistes dans des territoires pionniers en termes d'aménagement et de politiques cyclistes (Buehler et Pucher, 2021). Une étude internationale publiée en 2021 montre que sur 11 pays étudiés, dans les régions où la part modale du vélo dépasse 7%, la pratique des femmes est égale voire supérieure à celle des hommes. Aux Pays-Bas par exemple, les femmes utilisent le vélo pour 28,2% de leurs déplacements, contre 0,6% aux États-Unis (Goel et al., 2021).

L'enquête menée à Bordeaux par Yves Raibaud (2018) montre que les femmes utilisent le vélo en grande majorité en fin d'après-midi (débauche, courses, sorties d'école), tandis que les hommes l'utilisent plutôt aux heures correspondant aux loisirs (soirées, dimanche après-midi). La nuit et par temps de pluie, 78% des cyclistes sont des hommes, ce qui peut s'expliquer par une plus grande peur de la chute et de l'accident chez les femmes et un plus grand sentiment d'insécurité la nuit. L'étude montre également que les femmes cyclistes sont plus chargées (bagages, sacs de courses, vestes, parapluies) et mieux équipées pour le transport (porte-bagage, siège enfant, sacoches, paniers, remorques ou vélos cargos), tandis que les hommes utilisent plutôt un sac à dos et sont deux fois plus nombreux à ne rien transporter et trois fois moins nombreux à avoir un porte-bébé (Raibaud, 2018). L'encombrement que représente ce chargement et les contraintes auxquelles font face les femmes qui gèrent encore la majorité des tâches ménagères et de l'accompagnement peut être un frein à la pratique du vélo.

La question de la socialisation au vélo, étudiée par le sociologue David Sayagh dans sa thèse, contribue aussi en grande partie à expliquer les différences entre filles et garçons dans la pratique du vélo. Constatant que les adolescentes font sensiblement moins de vélo que les adolescents, il a mené une enquête auprès d'adolescent.e.s et de leurs parents afin d'étudier la manière dont filles et garçons sont éduqués à l'usage du vélo. La recherche met en lumière d'importantes différences entre filles et garçons. Les filles reçoivent très tôt de la part de leurs parents, de leurs pairs ou encore des médias des injonctions à être prudentes, à ne pas s'exposer au risque, à ne pas être trop mobiles, à adopter des comportements correspondant aux normes liées à la féminité ; or les vêtements culturellement associés à la féminité (jupes, chaussures à talon, etc.) sont souvent peu adaptés à la pratique du vélo. En revanche, les garçons sont davantage encouragés à prendre des risques, à faire du sport, à sortir. Il en résulte un déficit de compétences pour les filles, ainsi que l'intériorisation de leur vulnérabilité qui les conduit à moins sortir que les garçons et à moins s'exposer au risque. Finalement, cela limite fortement leurs possibilités réelles de faire du vélo (Sayagh, 2018). Une autre étude (Carrard, 2021) ajoute que les représentations négatives autour des femmes cyclistes, qui seraient plus lentes, moins

¹³ Préfet de la Région d'Île-de-France, décembre 2020, « Pistes cyclables provisoires en Île-de-France. Bilan régional de la démarche après six mois : des cyclistes au rendez-vous des réalisations mai à octobre 2020 ».

assurées, occupant trop d'espace, etc. pèsent également sur leurs hésitations à opter pour ce mode de transport.

Ces clivages sont toutefois atténués dans les milieux sociaux les plus favorisés, où les femmes sont davantage enclines à la pratique du vélo, qui peut apparaître comme un marqueur social permettant de se distinguer par des pratiques de mobilité écologiques ou encore par le contrôle de son corps et de sa santé (Sayagh, 2018). Inversement, de nombreuses femmes issues de milieux défavorisés, notamment immigrés, n'ont jamais appris à faire de vélo (Segert et Brunmayr, 2018).

Promouvoir la pratique du vélo par les femmes nécessite donc d'abord une action sur la qualité des aménagements cyclables, qui doivent toutefois être adaptés aux besoins et aux attentes différenciés des différents usagers – en favorisant la cohabitation de différentes vitesses, les aménagements cyclables de proximité, la sécurité des parcours, etc. Mais elle nécessite également une remise en question plus profonde des effets des influences socio-culturelles sur la pratique du vélo des femmes.

3.2.4. La marche

Les enquêtes de mobilité montrent que les femmes ont tendance à privilégier la marche à d'autres types de modes de transports (Jarrigeon, 2019a). L'étude d'Yves Raibaud sur le cas de Bordeaux s'est intéressée aux pratiques féminines de la marche. Des études menées à Bordeaux dans les années 2010 ont montré que la pratique de la marche à pied chez les femmes est fortement conditionnée par le lieu – certaines rues ou certains quartiers sont évités ou au contraire prisés –, par l'heure – les femmes sont beaucoup moins nombreuses que les hommes à marcher la nuit – ou encore par les jours de la semaine. La pratique de la ville dépend également de la présence ou non d'enfants : accompagner des petits ou se déplacer avec une poussette peut être rendu très compliqué par le manque d'aménagement de certains espaces (largeur des trottoirs, présence de toilettes publiques, etc.).

3.2.5. Le covoiturage

L'enquête d'Yves Raibaud dans la métropole bordelaise s'est également intéressée au covoiturage. Si les femmes sont plus nombreuses que les hommes à le pratiquer, elles prennent davantage de précautions que les hommes (choix du ou de la conductrice, des passagers), en particulier pour les plus jeunes d'entre elles. Des études menées dans la métropole bordelaise montrent également que le covoiturage est peu adapté aux circulations des mères de famille davantage portées que les hommes à accompagner des enfants ou à faire des courses (voir point 2.2.) (Raibaud, 2018).

3.3. Des différenciations genrées dans les comportements de mobilité

Outre des différences dans le choix modal, caractérisé notamment par une plus faible part de femmes conductrices, Marie-Axelle Granié observe des différences dans les comportements de conduite. À partir d'une méta-analyse de 150 études, elle souligne un moindre risque perçu chez les hommes, ainsi

que des comportements à risques plus fréquents que chez les femmes. En lien avec un sentiment d'être un bon conducteur et d'être en sécurité bien plus élevé que chez les femmes, les hommes prennent davantage de risques au volant, davantage de risques pour le plaisir. En conséquence, les accidents liés à la prise de risque sont plus nombreux chez les hommes que chez les femmes. En Europe, 76% des tués dans des accidents de la route en 2019 sont des hommes. Les femmes en revanche ont davantage tendance à se conformer au Code de la Route, en lien avec une plus grande internalisation des règles ; elles commettent moins d'infractions dans leur conduite et ont moins d'accidents routiers liés à des comportements à risque (Granié, 2020 ; 2022). L'étude d'Yves Raibaud menée en 2017 sur la métropole de Bordeaux montre également une conduite des femmes cyclistes plus prudente, moins sportive et sans performance démonstrative (Raibaud, 2018).

Marie-Axelle Granié (2020 ; 2022) explique ces différences par l'impact des stéréotypes de sexe sur la manière dont garçons et filles sont élevés, remplaçant ainsi ces différences dans la lignée des travaux sur le genre. Chez les filles, les comportements polis et nourriciers sont valorisés, tandis que les petits garçons sont encouragés à être aventureux et autonomes. Les premières, perçues comme fragiles, sont éduquées à éviter les risques, à être prudentes, tandis que chez les seconds, la prise de risque est perçue comme innée et normale et constitutive de l'identité masculine. Les travaux de Nicolas Oppenchain sur les adolescents de cité tendent à confirmer cette analyse : il montre en effet que les adolescentes de ZUS (Zone Urbaine Sensible) sortent moins souvent de leur domicile que les adolescents, ont moins d'activités extrascolaires en dehors de chez elles et sont davantage accompagnées par leurs parents que les garçons (Oppenchain, 2017). Il semble donc que les pratiques parentales contribuent aux différences de sexe dans la prise de risque et les accidents (Granié, 2020).

On constate que les données existantes montrent clairement des différences dans les pratiques de mobilité des hommes et des femmes. Pourtant, Anne Jarrigeon (2019a) souligne que ces données sont très peu prises en compte dans les travaux de recherche, conduisant à une invisibilisation de la mobilité des femmes. De plus, leur qualité est insuffisante, puisqu'elles n'ont pas été produites pour s'intéresser à la mobilité des femmes. Pour produire de meilleures données, il faut alors produire des données spécifiques rendant compte de la complexité des pratiques de mobilité des femmes et de leurs différences avec celles des hommes. Cela soulève également la question de la neutralité des statistiques : des chercheuses féministes ont montré que les statistiques étaient toujours produites à partir d'un point de vue masculin (Jarrigeon, 2019a). Enfin, il s'agit également de prendre en compte l'absence de mobilité des femmes, ou les mobilités qui ne sont pas déclarées, qu'elles soient le fait d'un sentiment d'insécurité, d'emplois du temps incompatibles avec ces déplacements ou encore de renoncements à la mobilité professionnelle. Anne Jarrigeon s'attache à documenter ces éléments qui ont des conséquences sur l'accès des femmes à l'emploi ou sur leur carrière (Jarrigeon, 2019a).

Conclusion

De nombreuses recherches mettent en évidence des différences dans les pratiques de mobilité des hommes et des femmes. Ces différences se caractérisent d'abord par des pratiques de mobilité plus restreintes, traduisant un plus grand centrage sur le foyer que pour les hommes. Elles se manifestent

ensuite dans des choix modaux différents, dont l'usage suggère là aussi leur rôle dans les tâches familiales et ménagères : utilisation de la voiture pour récupérer les enfants et faire les courses, équipement en porte-bagage ou en siège enfant pour transporter des charges, etc. Mais ces choix modaux traduisent également des différences dans la socialisation à la mobilité, ce que confirme l'étude des comportements de conduite : les femmes manifestent des comportements plus prudents, prennent moins de risques, sont moins présentes dans l'espace public. Ces différences dans les pratiques de mobilité sont donc le reflet des normes sociales qui associent les femmes à la sphère privée, leur prêtent une plus grande vulnérabilité que les hommes et leur octroient la responsabilité des tâches familiales et ménagères. Ce dernier point fera l'objet de la partie suivante.

4. La question de l'emploi du temps au cœur des différences de pratiques de mobilité

4.1. Une participation traditionnellement plus importante aux tâches ménagères et familiales

Les différences dans les pratiques de mobilité des hommes et des femmes s'expliquent notamment par des emplois du temps différents liés au fait que les femmes assument encore en grande partie les tâches ménagères et l'accompagnement des enfants. Les géographes féministes notamment ont beaucoup insisté sur la question du chaînage des déplacements, c'est-à-dire la réalisation de plusieurs tâches (retour du travail, courses, récupération d'un enfant) au cours d'un même trajet, qui caractérise les déplacements des femmes. Ce chaînage tend à être invisibilisé dans les enquêtes de mobilité qui attribuent aux différents trajets des motifs de déplacement qui semblent être sans lien les uns avec les autres (Gilow, 2019). Ces différences dans le partage des tâches pèsent d'autant plus sur les femmes qu'elles se sont repositionnées sur le marché du travail dans la deuxième moitié du XXème siècle et que leur emploi ne cesse de croître depuis le début des années 1960 (Maruani, 2011). Le nombre, la durée et la distance de leurs déplacements ont augmenté, ce qui a été rendu possible notamment par leur motorisation (Coutras, 1997).

Cresswell et Uteng citent plusieurs études ayant montré, dans les années 1980 et 1990, que dans le monde occidental, les déplacements domicile-travail des hommes avaient tendance à être plus longs et plus directs que ceux des femmes, qui étaient plus courts et plus complexes et incluaient souvent la récupération d'enfants, les courses, des visites médicales ou d'autres tâches traditionnellement considérées comme féminines (Law, 1999 ; Hanson and Pratt, 1995, cités dans Cresswell et Uteng, 2008), faisant peser davantage de charges sur les femmes et affectant leurs déplacements (Erickson, 1977; Andrews, 1978 ; Hanson and Hanson, 1981 ; Howe and O'Connor, 1982 ; Fagnani, 1983; Fox, 1983 ; Pas, 1984, cités dans Cresswell et Uteng, 2008). Ainsi, si les pratiques de mobilité des femmes diffèrent en fonction de leur âge, de leur lieu de résidence, de leur situation professionnelle, les variables liées à la structure du ménage et aux charges familiales constituent un facteur majeur de disparité entre hommes et femmes (Coutras, 1997).

À la fin des années 1990, en Ile-de-France, les hommes assument 35 à 36% des déplacements consacrés aux achats et aux accompagnements. Des enquêtes budget-temps indiquent que depuis le milieu des années 1980, leur participation aux tâches domestiques a augmenté de quelques minutes (Coutras, 1997). Toutefois, en s'appuyant sur une exploitation des Enquêtes Globales Transport d'IDF de 1992, Frédérique Prédali indique qu'au début des années 1990, les femmes consacrent en moyenne encore quatre fois plus de temps que les hommes au travail domestique proprement ménager, deux fois plus aux enfants et aux trajets d'accompagnement. Le temps contraint des femmes qui travaillent est donc bien plus élevé que celui des hommes, puisqu'au travail s'ajoutent les tâches ménagères et familiales. Les femmes ont alors tendance à être sans cesse pressées par le temps.

Ces éléments varient en fonction du nombre et de l'âge des enfants, de la présence ou non d'un conjoint ou encore de l'exercice ou non d'une activité professionnelle (Prédali, 2005). Pour analyser ces différences, Frédérique Prédali s'est appuyée sur une analyse statistique et sur des entretiens menés fin 1998 auprès de 20 Franciliennes âgées de 25 à 49 ans. Les femmes enquêtées sont dans des situations diverses : au foyer, au chômage, actives à temps partiel et à temps plein, vivant avec ou sans conjoint, ayant des enfants âgés de quelques mois à 18 ans ou sans enfants, conductrices d'une voiture particulière ou non. 64% d'entre elles vivent en couple et exercent une activité professionnelle ; un quart environ sont mères au foyer, avec un conjoint actif ; 10% sont des mères seules et actives. Elle observe qu'avec l'acquisition d'une seconde voiture dans le ménage, les femmes se mettent à utiliser principalement ce mode de transport, qui devient un outil de gestion de leur temps et de leurs déplacements. La voiture leur permet d'augmenter le nombre d'activités et les distances et facilite le chaînage des déplacements liés aux tâches professionnelles, domestiques et familiales. Jacqueline Coutras observe les mêmes résultats dans son enquête menée à la fin des années 1990 : les femmes qui ont un véhicule personnel ne l'utilisent alors pas pour diminuer leur temps de déplacement quotidien mais pour réaménager leur mobilité, en utilisant la voiture au lieu des transports en commun ou de la marche, notamment pour les achats et les accompagnements d'enfants (Coutras, 1997).

Ainsi, la mobilité des mères qui travaillent reste caractérisée par les motifs d'accompagnement des enfants et d'achats, grâce à la voiture. Selon Frédérique Prédali, l'accès à la voiture des mères renforce ainsi leur rôle traditionnel. Elle observe également que les mères qui travaillent culpabilisent d'avoir moins de temps pour leurs enfants et que l'accompagnement des enfants en voiture serait un moyen de compenser leurs absences répétées.

Pour les mères enquêtées par Prédali qui se rendent au travail en transports en commun, le fait d'assumer d'autres déplacements liés au ménage et à la famille rend la situation très difficile si le temps de trajet dépasse une heure. Enfin, parmi les enquêtées, les mères seules font face à une difficulté de taille. La plupart connaissent des difficultés financières liées à l'absence d'un second salaire pour entretenir le ménage ; dès lors, elles ont un moindre accès aux logements centraux, mieux desservis par les transports en commun, et sont peu motorisées. Elles passent alors beaucoup de temps dans les transports, au détriment de leurs loisirs et de ceux de leurs enfants. Cela rend également les accompagnements et les courses plus difficiles.

Frédérique Prédali observe aussi qu'avec l'augmentation du nombre d'enfants, le temps passé sur le lieu de travail augmente pour le père et diminue pour la mère. Les mères organisent leurs déplacements et leurs activités de manière à passer le moins de temps possible à l'extérieur du foyer et le plus de temps possible à l'intérieur pour prendre en charge la majeure partie des tâches

domestiques. Les heures du premier et du dernier déplacement illustrent ce point : les femmes actives partent plus tard et rentrent plus tôt que les hommes actifs (Prédali, 2005). De plus, la portée des déplacements des femmes est moindre que celle des hommes et elles concentrent leurs activités autour des deux pôles que sont le domicile et le travail, qui sont moins éloignés l'un de l'autre que pour les hommes (9km contre 13km lors de l'ENTD 1993-1994). Ainsi, à mesure que le nombre d'enfants s'accroît, l'un et l'autre se conforment de plus en plus à leurs rôles traditionnels, celui de pourvoyeur de revenu pour le père, qui s'investit davantage dans la sphère professionnelle, et celui du *care*¹⁴, du soin aux enfants pour la mère, qui a tendance à se replier sur le foyer.

4.2. Des différences qui persistent

4.2.1. Les femmes toujours responsables de la gestion du ménage et des accompagnements

Ces différences observées à la fin des années 1990 persistent : plusieurs études menées depuis les années 2010 mettent en lumière des résultats similaires. En France, en 2014, selon une étude du Haut Conseil à l'Égalité femmes-hommes, les femmes réalisent encore 75% des accompagnements des enfants et des personnes âgées. Le temps consacré au travail domestique est de 66% pour les femmes et de 34% pour les hommes. 54% des femmes renoncent à la pratique d'un sport après la naissance d'un enfant, contre 24% des hommes (Ville de Paris, 2016). En s'appuyant sur une enquête par entretiens auprès de 57 habitantes de la commune de Bordeaux en 2012, Guy Di Méo montre que les femmes accomplissent toujours beaucoup plus de tâches domestiques que les hommes : seules deux ou trois femmes sur les 57 enquêtées échappent à une prise en charge quasi-solitaire des tâches touchant à l'entretien du ménage, à la préparation des repas, aux achats liés à l'habillement, à l'éducation et aux soins des enfants. Les hommes accompagnent occasionnellement les enfants à l'école mais le font nettement moins souvent que les femmes. Ainsi, celles-ci manifestent un engagement beaucoup plus fort dans la sphère domestique et privée, laquelle s'étend souvent au-delà de l'espace d'habitation *stricto sensu*, pour intégrer les espaces de la famille notamment. Cela s'accompagne d'une précarité professionnelle des femmes importante, ce qui conduit Di Méo à évoquer un assignement des femmes à l'espace privé. La fragilité de leur situation économique personnelle constitue un facteur de basculement dans la pauvreté quand les couples se désunissent.

En Angleterre, Benjamin Motte-Baumvoll *et al.* observent également des différences considérables au sein des couples dans l'accompagnement des enfants. Les femmes accompagnent deux fois plus que leurs conjoints. Elles assument les deux tiers des accompagnements. Dans une même journée, 35% des femmes accompagnent les enfants le matin et l'après-midi. Pourtant, elles ne travaillent ni moins, ni plus près de leur domicile que leurs conjoints. Cela témoigne de la prégnance de facteurs culturels pour expliquer ces différences. Les chercheurs mettent également en lumière des interactions asymétriques entre les conjoints. En effet, ils montrent que la participation des femmes à l'accompagnement des enfants dépend des caractéristiques de la journée de travail de leur conjoint, tandis que la participation des hommes ne dépend que des contraintes de leur propre journée de travail. Alors que l'on pourrait imaginer qu'un conjoint assure l'accompagnement du matin et l'autre

¹⁴ Comme analysé par François de Singly.

conjoint celui du soir, les chercheurs montrent au contraire que la probabilité est plus forte que le conjoint qui accompagne le matin accompagne aussi le soir. Ainsi, l'accompagnement des femmes semble bien être le modèle dominant dans les couples biactifs (Motte-Baumvoll, 2021).

4.2.2. Les conséquences sur leur mobilité

Marie Gilow (2019) propose le concept de « Travail Domestique de Mobilité » (TDM) pour appréhender les déplacements liés à la gestion du foyer. En s'appuyant sur 45 entretiens avec des mères à Bruxelles, elle caractérise ce TDM comme « un important travail logistique qui demande de mettre en cohérence sur le plan spatio-temporel des sphères de vie non coordonnées, et [un] travail de transport, qui suppose une condition physique particulière dans l'espace public, impliquant en même temps un effort de surveillance et de soins quand des enfants sont accompagnés. » Les femmes interrogées se sentent souvent responsables de prendre en charge ce travail domestique, sans savoir pour autant expliquer pour quelles raisons. Marie Gilow montre ainsi combien ce rôle est profondément intégré par certaines femmes et analyse le TDM comme « la dimension spatiale d'un rôle qui s'est construit dans le cadre familial, qui leur assigne une place prépondérante autant dans le domaine de l'éducation et des soins des enfants que dans celui de l'alimentation de la famille ». Toutefois, certaines femmes qui en ont les moyens délèguent ce TDM à d'autres femmes travaillant pour elles (gardes d'enfants, femmes de ménage, etc.), mettant en lumière l'imbrication des problématiques de genre et de classe.

La prise en charge de ce travail domestique a des implications en termes de choix modal et d'équipement. La préférence pour la voiture se confirme. Dans l'étude de Marie Gilow, plusieurs femmes utilisent la deuxième voiture du foyer, qui leur est dévolue. Cette voiture est en général plus petite et moins puissante que celle utilisée par le conjoint et utilisée essentiellement pour les trajets du quotidien, confirmant la dimension utilitaire de la voiture utilisée par la femme, en contraste avec le rôle de marqueur social davantage lié à la voiture principale utilisée par l'homme. Toutefois, de nombreuses femmes n'ont pas accès à la voiture, notamment dans les ménages modestes qui disposent d'un seul véhicule qui est alors majoritairement utilisé par le conjoint. Cela pose des difficultés particulières pour les femmes qui vivent dans les espaces peu denses, où la desserte en transports en commun est moindre. La pratique de la marche est alors plus importante, mais relativement peu efficace en milieu rural, avec de longues distances pour accéder aux services, aux emplois, etc. Les difficultés de mobilité sont accrues par le manque de services de garde dans ces espaces peu denses ; 8 femmes sur 10 arrêteraient de travailler en milieu rural à cause du manque de services de garde (Centre Hubertine Auclert) ; quant à celles qui font appel à ces services, les distances pour rejoindre les structures d'accueil peuvent être beaucoup plus élevées qu'en milieu urbain, générant du stress en cas d'embouteillages ou de retard du train.

Si la voiture est souvent privilégiée par les femmes qui gèrent le foyer et les enfants, une enquête d'Yves Raibaud menée en 2017 sur la métropole de Bordeaux montre que la place du vélo tend à s'affirmer dans les activités quotidiennes, en particulier dans les mobilités liées à l'accompagnement. L'enquête montre en effet qu'une partie des femmes apprécie de faire du vélo grâce au gain de temps et à la stabilité du temps de trajet qu'il permet, particulièrement appréciable « quand on travaille et qu'on a un rythme de maman », selon une enquêtée. Il peut ainsi être choisi en alternative à la voiture

pour accompagner les enfants. Il permet alors de gagner du temps en évitant d'avoir à chercher une place de stationnement. Enfin, les enquêtées apprécient la praticité du vélo pour faire facilement et rapidement de petites courses (Raibaud, 2018). Ces préférences se reflètent dans l'évolution de l'équipement : les femmes sont beaucoup plus nombreuses à être équipées d'un porte-bébé en 2017 qu'en 2013 (9,6% contre 5,9%). Elles restent mieux équipées que les hommes pour assurer ces accompagnements : en effet, les femmes cyclistes sont trois fois plus nombreuses que les hommes à être équipées d'un porte-bébé en 2017. De plus, les femmes sont 27% à transporter des affaires ou des sacs de courses à vélo, contre 10% seulement chez les hommes.

Le fait que les femmes assument ce travail de mobilité a un impact sur leur charge mentale, comme l'a montré Anne Jarrigeon dans son documentaire « Toute chose égale par ailleurs » (2018), qui suit plusieurs femmes dans leur journée, depuis le matin jusqu'au soir. Les femmes portent toute la responsabilité du quotidien. Le film montre la manière dont elles s'équipent pour être mobiles, les types d'objets qu'elles emportent, par exemple les sacs. Le documentaire met en évidence le fait que les femmes transportent davantage d'objets que les hommes ; elles voyagent en quelque sorte avec un « corps agrandi » (Gilow, 2019), englobant leur propre corps mais aussi celui des enfants accompagnés ainsi que les équipements transportés. De plus, le documentaire montre que l'accompagnement des enfants n'est pas un simple trajet de la maison à l'école. « Un enfant, c'est un être qui résiste, qui ne veut pas s'habiller, qui renverse, qui fait ses lacets à l'envers, qui se trompe, qui barbouille sa sœur de dentifrice au moment de sortir ; c'est-à-dire qu'en fait, il y a toute cette micro-gestuelle du quotidien qui consiste à négocier en situation des effets d'accélération pour réussir à être dans les temps et sortir au bon moment. Et donc toute cette mobilité-là s'ajuste finalement avant même d'être réellement en train de se faire. » (Jarrigeon, 2019b). La caméra permet de montrer la démultiplication des formes d'attention des femmes à leur environnement et toute la gestuelle qui donne à voir de manière concrète la charge mentale qui pèse sur elles. Alors que cette charge mentale n'est pas visible dans les statistiques, le documentaire d'Anne Jarrigeon montre ainsi comment elle se matérialise (Jarrigeon, 2018 ; 2019b).

Enfin, on peut noter que le rôle des femmes dans la gestion du foyer et des enfants impacte également leur mobilité professionnelle. En effet, une recherche de Ravalet et al. (2014) sur la grande mobilité liée au travail montre que les grands mobiles sont majoritairement des hommes ou des femmes sans enfants. La mobilité professionnelle des femmes diminue après l'arrivée d'un enfant et s'arrête complètement à partir de deux enfants (Ravalet et al., 2014), confirmant là encore la plus grande implication des hommes dans la sphère extérieure et du travail et le rôle des femmes auprès des enfants et dans la sphère privée.

Conclusion

Les différences dans les pratiques de mobilité des hommes et des femmes sont donc étroitement liées au fait que ces dernières assument encore la majorité des tâches ménagères et familiales, alors même que leur emploi ne cesse de progresser. En conséquence, leur emploi du temps tend à être bien plus chargé que celui des hommes, engendrant stress et fatigue. De plus, le fait qu'elles assument la

responsabilité de ces tâches a un impact sur leur manière d’organiser leur mobilité : chaînage des déplacements, choix modal, etc. Les différences dans la mobilité des femmes et des hommes s’expliquent également par la question du sentiment d’insécurité des femmes, directement lié à leur place dans l’espace public et aux normes genrées qui le régissent. Cette question fait l’objet de la partie suivante.

5. Le sentiment d’insécurité des femmes, une entrave à leur mobilité ?

5.1. Un sentiment d’insécurité en décalage avec la réalité ?

Des féministes anglo-saxonnes sont les premières à avoir montré que les peurs personnelles des femmes limitaient leur usage de l’espace public en ville (Hanmer, 1987 ; Stanko, 1992, citées dans Gilow, 2015). De nombreuses études confirment un sentiment d’insécurité dans les espaces publics plus fort chez les femmes que chez les hommes (Condon, Lieber et Maillachon, 2005 ; Gilow, 2015 ; Gilow et Lannoy, 2017 ; Lieber, 2008). Cette peur se retrouve dans les transports en commun. L’enquête « Sentiment d’insécurité dans les transports publics franciliens en 2017 » de l’Institut Paris Région confirme un décalage net dans le sentiment d’insécurité des hommes et des femmes (figure 1), décalage qui a été identifié depuis des années (figure 2)

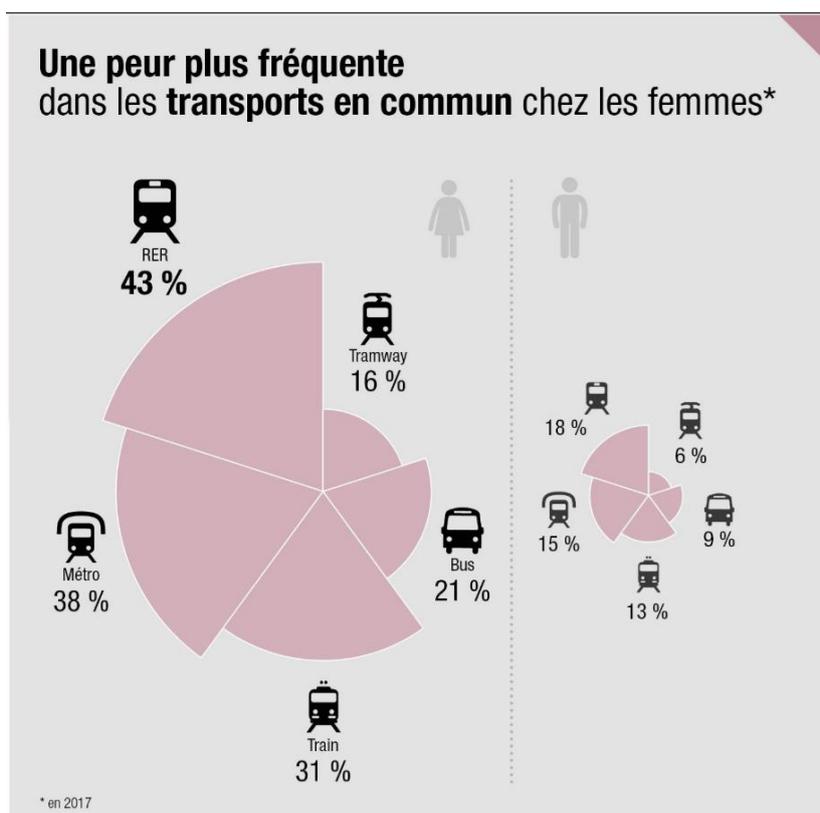


Figure 1 – Sentiment d’insécurité des femmes dans les transports en commun en 2017 – Source : Institut Paris Région, 2018

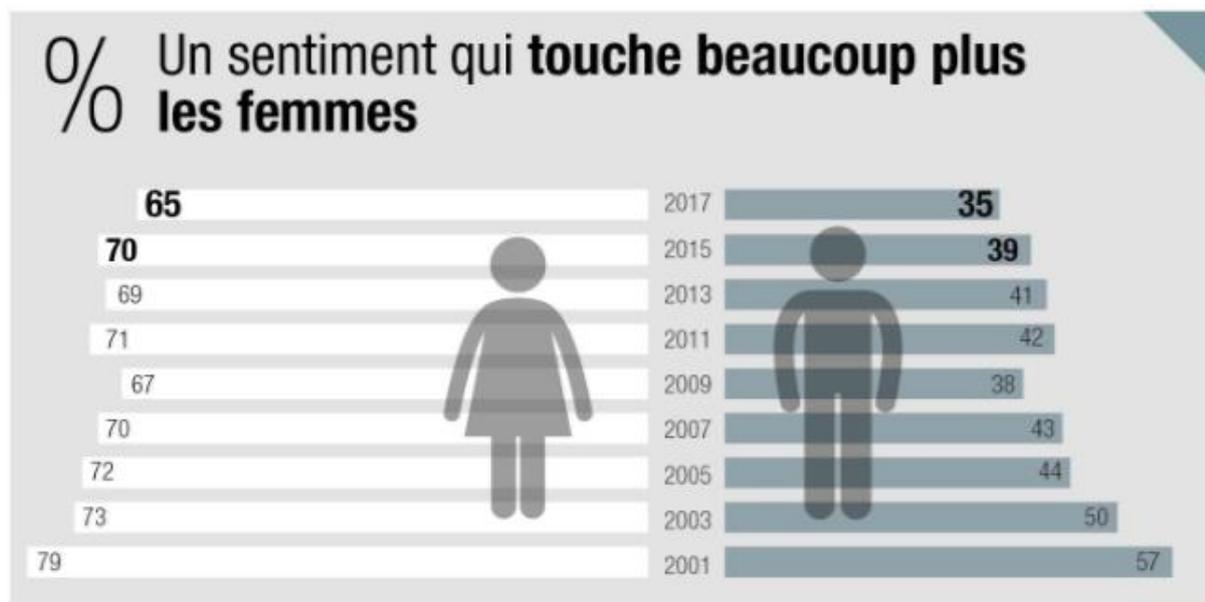


Figure 2 – Le sentiment d’insécurité en fonction du sexe entre 2001 et 2017 – Source : Institut Paris Région, 2018

On constate en effet que les femmes sont plus de deux fois plus nombreuses que les hommes à avoir peur dans les transports en commun. Le RER et le métro concentrent les parts les plus importantes, mais près du tiers des femmes interrogées ont peur également dans le train.

L’enquête de l’Institut Paris Région de 2019 sur le sentiment d’insécurité dans les transports publics franciliens, menée auprès de plus de 50 000 abonnés au Pass Navigo annuel et Imagine R, montre que les femmes craignent avant tout les agressions sexuelles et que celles-ci sont des craintes exclusivement féminines (figure 3). De nombreuses études confirment que la peur du viol est l’une des craintes principales des femmes (Griffin, 1977 ; Hanmer, 1977, citées dans Condon et al., 2005), alors que celui-ci est majoritairement commis par des personnes familières – conjoints ou ex-conjoints, proches ou membres du cercle familial – et dans des endroits familiers, l’espace domestique et d’interconnaissance¹⁵. Selon les femmes interrogées dans l’enquête de l’Institut Paris Région, le sexe est le premier critère de vulnérabilité : 80% d’entre elles envisagent un vol ou une agression liés à leur sexe, contre 5% des hommes seulement.

Les femmes craignent davantage que les hommes les couloirs, quais et stations de transports en commun. En effet, 65% des femmes interrogées désignent le véhicule comme le lieu le plus anxiogène, contre 71% des hommes ; 35% considèrent les autres lieux (quai, station, couloirs) comme les plus anxiogènes, contre 29% des hommes. Les principaux facteurs de peur dans les transports chez les femmes sont les personnes alcoolisées ou droguées (40% des femmes les redoutent), les personnes inciviles (environ ¼ des femmes) et les lieux déserts (craints par 30% des femmes). Les hommes partagent ces peurs dans une certaine mesure : en effet, ils sont aussi nombreux à craindre les personnes alcoolisées ou droguées (40%), plus nombreux à redouter les personnes inciviles (plus de 30%) mais deux fois moins nombreux à craindre les lieux déserts (15%).

¹⁵ Parisdugendre.fr

• De quoi ont-elles plus peur dans les TC* ?

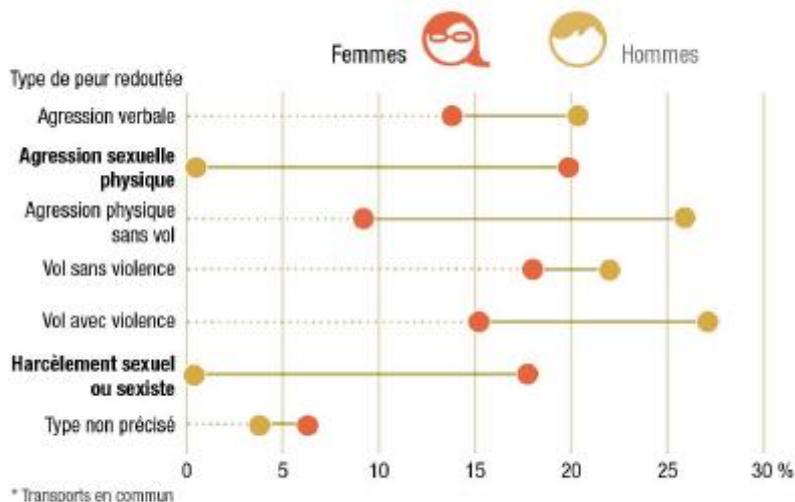


Figure 3 – Craintes des femmes dans les transports en commun en 2019 – Source : Institut Paris Région, 2021

Une enquête nationale sur les violences envers les femmes, l'ENVEFF (Enquête nationale sur les violences envers les femmes en France), menée en 2000, montrait déjà que les femmes avaient davantage peur de sortir la nuit, même si certains espaces étaient perçus comme dangereux à toute heure. Tandis que les femmes les plus défavorisées, les moins diplômées et les plus âgées étaient plus nombreuses à ressentir de la peur à sortir pendant la journée, ce sont plutôt les femmes jeunes, diplômées, étudiantes, urbaines et ne vivant pas en couple qui craignaient le plus de sortir la nuit (Condon, Lieber et Maillochon, 2005). Plus récemment, l'enquête 2019 de l'Institut Paris Région montre que c'est le début de soirée qui est le moment le plus anxiogène pour les femmes dans les transports en commun (Institut Paris Région, 2020) (figure 4).

• **Le début de soirée, un moment plus anxiogène pour les femmes dans les TC***

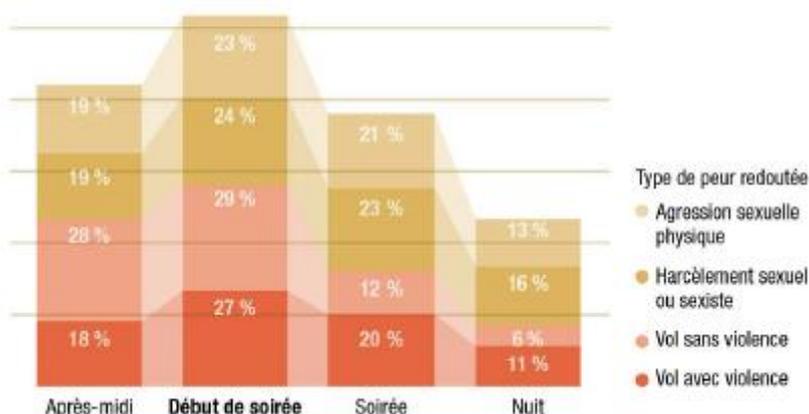


Figure 4 – Types de peurs des femmes selon le moment de la journée en 2019 - Source : Institut Paris Région, 2020

Toutefois, Condon, Lieber et Maillochon (2005) montrent que le sentiment d’insécurité des femmes a souvent été considéré comme une évidence, la vulnérabilité féminine étant considérée comme acquise. Dès lors, ce sentiment d’insécurité a rarement été étudié en France, alors que les travaux féministes anglo-saxons notamment lui accordent une plus grande part et montrent notamment son impact sur les mobilités des femmes. Une autre raison pour laquelle les craintes féminines ne sont pas toujours prises au sérieux réside dans un paradoxe apparent : alors que ce sont les femmes qui se sentent les plus exposées aux agressions dans les espaces publics, elles ne sont pas, dans les faits, les premières victimes d’agression recensées par les statistiques, comme l’a montré notamment Elizabeth Stanko en 1992. Elle remarque en effet que tandis que les femmes expriment en moyenne trois fois plus souvent que les hommes la peur du crime, les jeunes hommes sont en réalité les premières victimes de violence dans l’espace public. Le taux de victimation des femmes dans les espaces publics serait en fait relativement faible (Skogan, 1977 ; Garofalo et Laub, 1979, cités dans Condon, Lieber et Maillochon, 2005). Toutefois, Condon, Lieber et Maillochon considèrent que ces estimations sont faussées par différents éléments. Elles font l’hypothèse que les femmes sont moins présentes dans les statistiques liées aux agressions en raison de l’adaptation de leur comportement à leur sentiment d’insécurité, qui les conduirait à moins sortir et à moins s’exposer au risque. Elles notent également que les statistiques administratives n’intègrent pas les violences non-déclarées, ni les agressions d’ordre sexuel ou psychologique, comme le harcèlement.

5.2. Aux origines du sentiment d'insécurité

5.2.1. Des espaces publics forgés pour et par les hommes

Les espaces publics portent aujourd'hui encore les marques de siècles de domination masculine. D'abord, les noms de rue ou les monuments que l'on rencontre dans l'espace public célèbrent très majoritairement des hommes célèbres. Ensuite, la publicité, les affiches de cinéma, les kiosques à journaux véhiculent l'image des femmes comme objets sexuels et placardent leur supposée hyperdisponibilité (Jarrigeon, 2019c). Le corps des femmes est représenté disponible, avec des bras ou des regards accueillants, la bouche toujours ouverte – tout cela en contradiction avec les femmes qui circulent dans la rue qui n'affichent pas cette disponibilité (Jarrigeon, 2019c). Enfin, le harcèlement que les femmes sont nombreuses à y subir contribue à faire des espaces publics des lieux hostiles pour les femmes.

Ainsi, selon Johanna Savé et Claude Enjeu (1975), « aucun espace dans la ville n'appartient en propre aux femmes. Ni les monuments, ni les hauts lieux fonctionnels, ni les espaces où elles travaillent pour gagner leur vie ou pour accomplir des tâches ménagères. Les espaces de quartier et de voisinage ne sont qu'apparemment leurs car elles ne peuvent guère y investir une activité importante. Ils ne sont jamais que des éléments d'un ensemble où prédominent les hommes. La composition urbaine reprend une caractéristique de toutes les autres institutions : le sexisme s'y inscrit également. »¹⁶ Ce constat daté des années 1970 est toujours celui de Chris Blache en 2021, anthropologue urbaine et militante féministe. Selon elle, malgré une apparente neutralité, la ville n'est pas égalitaire. Les équipements sportifs, boulodromes, terrains de sport sont « des espaces d'éloge de la virilité »¹⁷. Ils sont fréquentés majoritairement par des hommes, tout comme les bancs, certaines stations Vélib ou encore certains arrêts de bus. Selon Chris Blache, les hommes sont considérés comme légitimes à y être, tandis que les femmes sont facilement critiquées si elles stationnent dans l'espace public¹⁸.

Les autrices du site « Les Paris du Genre » indiquent que les femmes participent bien moins que les hommes à la production des espaces publics. Moins nombreuses dans les équipes d'ingénieurs décidant de l'aménagement des espaces publics, les femmes ont été moins décisionnaires que les hommes dans les projets d'aménagement ; leur expérience des espaces urbains a donc été moins prise en compte que celle des hommes¹⁹. En Algérie, Zitoun et al. (2020) indiquent que la production du savoir scientifique sur l'urbain a été jusqu'à très récemment le domaine exclusif des hommes. Les femmes sont également moins nombreuses à s'impliquer dans la participation aux projets d'aménagement ; un rapport de 2006 sur la prise en compte du genre dans la révision du SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France) indiquait que parmi les participants aux consultations publiques, 80% étaient des hommes²⁰. Cela fait apparaître un cercle vicieux : les femmes ne se sentent

¹⁶ Cité sur Parisdugendre.fr

¹⁷ Dumeurger M., avril 2021, « Chris Blache : face aux villes trop viriles », dossier « Agir pour le vivant », *Libération*.

¹⁸ Dumeurger M., avril 2021, « Chris Blache : face aux villes trop viriles », dossier « Agir pour le vivant », *Libération*.

¹⁹ Parisdugendre.fr

²⁰ Parisdugendre.fr

pas toujours bienvenues dans l'espace public et participent alors moins à sa production, ce qui y renforce leur mise de côté au profit des hommes.

Ainsi, les espaces publics sont des lieux dominés par les hommes dans la manière même dont ils sont construits. Mais la matérialisation de cette domination masculine ne s'arrête pas à la toponymie ou au jeu d'acteurs impliqués dans l'aménagement. Cette domination se lit également dans l'ensemble des comportements, gestes, paroles – agressions, harcèlement sexuel – qui font sentir aux femmes qu'elles ne sont pas bienvenues dans l'espace public. C'est l'objet du point suivant.

5.2.2. Les femmes victimes d'agressions diverses et de harcèlement sexuel

Les agressions dont peuvent être victimes les femmes sont diverses. En 2000, une enquête nationale, l'ENVEFF (Enquête Nationale sur les Violences envers les Femmes), s'est intéressée aux violences faites aux femmes à partir d'un échantillon de 6970 femmes âgées de 20 à 59 ans. Cette enquête a été complétée par l'enquête VIRAGE (Violences et Rapports de Genre) réalisée par l'INED (Institut National d'Études Démographiques) au milieu des années 2010. L'enquête ENVEFF montre que 13% des femmes interrogées ont été victimes d'insultes ou de menaces verbales dans l'espace public, de la part d'hommes dans les trois quarts des cas. 2% des femmes interrogées ont été victimes d'agressions physiques, 5% ont été suivies, 3% confrontées à un exhibitionniste. Dans l'enquête VIRAGE de 2015, 7,6% des femmes environ rapporte au moins une forme de violence sexuelle (attouchements le plus souvent) dans l'espace public au cours des 12 derniers mois (Bereni et al., 2020). Les violences pouvant faire l'objet d'un dépôt de plainte (vols accompagnés de violences, brutalités physiques, attaques armées) sont plus rares mais concernent tout de même 1,7% des femmes au cours de l'année. De plus, le rapport de 2015 du Haut Conseil à l'Égalité entre les Femmes et les Hommes (HCEFH) rapporte qu'une enquête a montré que 100% des femmes interrogées déclarent avoir subi du harcèlement sexuel dans les transports en commun au moins une fois dans leur vie. Dans plus de 50% des cas, la première agression a lieu avant 18 ans. Les trois quarts des femmes disent avoir été suivies de façon menaçante dans la rue et la moitié disent avoir subi des frôlements ou des attouchements (HCEFH, 2015, cité dans Raibaud, 2018).

Localement, une étude en ligne menée par Kéolis et la Ville de Bordeaux dans la métropole de Bordeaux en 2016 montre qu'un quart des 4793 femmes interrogées disent avoir subi des regards insistants, une présence envahissante, des sifflements ou des bruitages dans l'année écoulée ; près de 20% des femmes rapportent des commentaires non désirés sur leur apparence ou encore des contacts physiques non désirés ou des attouchements (Raibaud, 2018). L'expérience des femmes musulmanes portant un voile a également été documentée dans le cadre d'une enquête par entretiens auprès d'une vingtaine de femmes de 18 à 60 ans, présentée sur le site Parisdugendre²¹. De nombreuses femmes témoignent d'agressions dans les espaces publics en lien avec le port du voile : regards et réflexions malveillantes, mais aussi agressions physiques comme se faire asperger d'eau, cracher dessus, arracher son voile, frapper. Ces témoignages illustrent l'imbrication des rapports de domination, liés au genre mais aussi à d'autres facteurs comme la couleur de peau, la religion, la classe sociale, etc.

²¹ Parisdugendre.fr

Concernant le lieu des agressions, l'enquête ENVEFF a montré également que les violences n'avaient pas nécessairement lieu dans des endroits déserts ou clos, la nuit ou encore sur des femmes seules. En effet, les trois quarts des agressions se produisent dans un endroit fréquenté régulièrement par la victime. 67% d'entre elles ont lieu dans la journée ou tôt le matin et près de 65% dans des espaces fréquentés par d'autres personnes. Ainsi, les violences ont lieu en majorité de jour, dans des endroits familiers et fréquentés habituellement. L'enquête de l'Institut Paris Région de 2017 montre également que plus du tiers des agressions féminines se produisent dans les transports et que 32% se produisent dans les lieux publics (cf. figure 5).

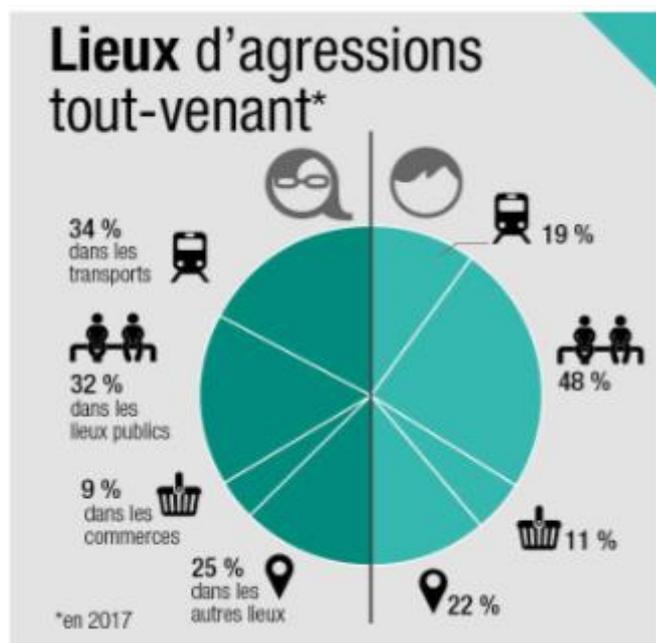


Figure 5 - Lieux d'agression en fonction du sexe en 2017 – Source : Institut Paris Région, 2018

Ces expériences réelles d'agression et de harcèlement sexuel entretiennent le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public ; celles qui ont vécu des agressions le craignent davantage que les autres (Condon, Lieber et Maillouchon, 2005). Ce sentiment d'insécurité peut également être nourri et régulièrement réactivé par les agressions relatées dans les médias, de plus ou moins grande ampleur. Par exemple, le soir du Nouvel An 2015, des milliers de femmes ont été victimes d'agressions sexuelles massives à Cologne notamment et dans d'autres villes d'Allemagne et d'Europe. Selon Marie Gilow (2017), ces agressions nourrissent l'imaginaire de la violence anonyme, urbaine et nocturne dont les femmes peuvent être victimes, violence qui ferait de la ville la nuit un lieu particulièrement hostile pour les femmes.

Encadré 1 : Le cas du harcèlement sexuel

Le cas du harcèlement sexuel

Le harcèlement sexuel a été identifié par des féministes américaines dans les années 1970 comme un élément central des rapports de pouvoir genrés. Le mouvement #metoo lui a donné une ampleur considérable à la fin des années 2010. Il existe deux grandes formes de harcèlement : dans la première, il s'agit de solliciter des faveurs sexuelles sous peine d'une sanction, par exemple dans le cas d'un harcèlement par un supérieur hiérarchique dans le cadre du travail ; la seconde consiste en un environnement qui véhicule des éléments à caractère sexuel comme des images, des plaisanteries, etc. qui portent atteinte aux femmes. Cette seconde forme de harcèlement a été notamment documentée par Anne Jarrigeon à travers la mise en lumière des paradoxes des actions mises en place pour lutter contre le harcèlement ; par exemple, des affiches anti-harcèlement sont exposées dans le métro parisien sur un panneau publicitaire déroulant et lorsque les publicités défilent, les affiches visant à lutter contre le harcèlement sont remplacées par des publicités sexistes.

En France, le harcèlement sexuel est défini comme délit en 1992. À ce moment-là, il est réduit dans le Code du Travail à une pression pour obtenir des faveurs sexuelles de la part d'une personne en position d'autorité. Depuis 2002, l'ensemble des agissements visant à dégrader les conditions de travail sont considérées comme du harcèlement moral, intégré dans la loi. Cela ouvre la voie à une reconnaissance du harcèlement sexuel exercé à travers un environnement hostile (Bereni et al., 2020).

Le harcèlement sexuel dans l'espace public et dans les transports a fait l'objet de nombreuses études. En 2012, l'étudiante Sophie Peeter, citée par Marie Gilow (2015), a filmé à Bruxelles en caméra cachée les agressions verbales et gestuelles dont les femmes peuvent faire l'objet au quotidien, ce qui a permis de mettre en lumière cette problématique. Plus récemment, Sian Lewis a étudié le harcèlement sexuel dans le métro de Londres. Elle montre que le harcèlement s'inscrit pleinement dans les rythmes de la ville, qui imprègnent les transports en commun : heures de pointe, accalmies, alternance entre jour et nuit, qui forment un terrain propice au harcèlement et le dissimulent. La spécificité du harcèlement dans les transports est qu'il intervient dans un espace en mouvement, dans un espace de transition. Cela façonne la perception du harcèlement subi par les femmes qui en sont victimes : c'est une expérience temporaire, dans un espace public fermé où les gens vont et viennent, où la foule se recompose en permanence et où l'agresseur peut apparaître et disparaître facilement. Elles ont tendance à ne pas vouloir faire une scène, attirer l'attention des autres sur elles en signalant l'incident, d'autant plus que réagir perturberait leurs propres rythmes et que cela pourrait s'avérer infructueux en raison de l'interpénétration des rythmes des transports et du harcèlement (Lewis, 2018).

Le harcèlement sexuel est analysé comme un rappel à l'ordre des femmes par les hommes ; par des agressions verbales ou gestuelles, les hommes qui les perpétuent laissent sous-entendre aux femmes que l'agression pourrait aller plus loin et leur envoient le signal que leur présence n'est pas acceptée ou pas respectée dans certains lieux publics (Gardner, 1995 ; Stanko, 1992, cités dans Gilow, 2015). Ainsi, tout concourt à rappeler aux femmes qu'en quelque sorte, en se promenant seules dans certains espaces publics ou après une certaine heure, elles transgressent les normes sexuées (Gardner, 1995, citée dans Gilow, 2015). Ces rappels à l'ordre ne sont pas forcément des actes considérés comme violents : il peut s'agir d'une remarque insignifiante, par exemple un compliment, qui rappelle aux femmes qu'elles courent un risque (Condon, Lieber et Maillochon, 2005). Ces interactions qui pourraient être considérées comme anodines sont vécues par la plupart des femmes comme des intrusions dans leur intimité (Lieber, 2011). Certaines ont peur parce qu'elles ne savent pas où cela peut mener ; une partie du sentiment d'insécurité réside dans l'anticipation d'un dérapage. Les simples remarques, qui relèvent du sexisme ordinaire, comme les agressions ouvertement dénigrantes ou violentes contribuent ainsi à renforcer le sentiment de

crainte des femmes et leur donnent l'impression qu'elles ne sont pas tout à fait à leur place dans l'espace public, ce que de nombreuses femmes disent éprouver (Condon, Lieber et Maillochon, 2005). Ce sentiment de ne pas être légitime est analysé par Noémie Renard qui dénonce une « culture du viol », qui s'appuie sur la culpabilisation de la victime en lui faisant sentir par exemple qu'en tant que femme, elle ne devrait pas passer par tel ou tel endroit. Cette culture du viol contribue donc à contrôler les déplacements des femmes dans les espaces publics (Renard, 2018).

Ainsi, le harcèlement est symptomatique d'un rapport de pouvoir genré favorable aux hommes, qui s'exerce notamment dans l'espace public. Bereni et al l'analysent ainsi : « Dans ce contexte, le harcèlement sexuel est une insulte en acte ; il est un acte qui signifie " salope " et qui remet les femmes à leur place dans l'économie symbolique du sexisme. L'insulte " salope ", pour laquelle il n'y a pas de [masculin], mobilise un imaginaire patriarcal de la souillure de genre, imaginaire extorqué par l'insulte - qui remet à sa place en même temps qu'il réinstaure performativement le cadre patriarcal. » (Bereni et al., 2020) Le harcèlement contribue ainsi à entretenir ce rapport de pouvoir genré au bénéfice des hommes. C'est également l'analyse de Marie Gilow (2015) pour qui le problème du harcèlement ne se limite pas à un problème de sécurité, mais contribue à performer les identités de genre tant de l'homme que de la femme, dans une société encore fortement structurée par une dichotomie masculin/féminin.

5.2.3. Une vulnérabilité intériorisée par la « construction socio-sexuée des identités » (Lieber, 2011)

Marylène Lieber (2011) remarque que les chercheurs et les politiques considèrent souvent le sentiment de peur des femmes dans l'espace public comme évident, lié à une vulnérabilité plus grande des femmes, une faiblesse qui serait naturelle et qui ne nécessiterait donc pas de prise en charge particulière.

L'idée de danger et le sentiment d'incapacité des femmes à se défendre en cas d'agression est analysée comme une intériorisation par la femme d'une condition de soumission. Pour Pierre Bourdieu, la domination masculine, et la manière dont elle est imposée et subie, est le fruit d'une « violence symbolique » qui résulte de la communication sur le genre et produit une « soumission paradoxale » (Bourdieu, 1998, cité dans Gilow, 2015) ; contrairement à la violence physique, la violence symbolique repose sur une acceptation par la dominée de sa condition de soumission, permettant la pérennisation de ce rapport de domination entre hommes et femmes (Bourdieu, 1990, cité dans Gilow, 2015). Raibaud (2013) parle d'un « processus de déshistoricisation et de naturalisation des rôles sexués » qui aboutit à ce que la femme soit perçue et se perçoive elle-même comme vulnérable par nature (Gilow, 2015).

Ce sentiment de vulnérabilité serait entretenu par le système normatif dans lequel évoluent femmes et hommes et qui inculque aux femmes qu'elles sont fragiles, exposées au danger. Virginie Despentes montre dans *King Kong Théorie* que l'inquiétude des parents pour leurs filles, une attitude protectrice et des avertissements reviennent à apprendre aux femmes à intérioriser la menace de l'agression, à contrôler leur mobilité dans l'espace public et leur sexualité (Despentes, 2006). Dans une étude de

2008, Marylène Lieber, citée par Anne Jarrigeon (2019b) montre notamment comme les injonctions données aux femmes à l'époque par le ministère de l'Intérieur – ne pas sortir seules le soir, être accompagnées, privilégier tel type de tenue – faisaient peser sur elles la responsabilité de l'agression (Lieber, 2008).

Selon Coline Cardi et Geneviève Pruvost, « L'inculcation de la peur de l'agression [...] permet à la fois de limiter les mouvements des femmes et de s'assurer qu'elles ne répondront pas à la violence par la violence » (Cardi et Pruvost, 2007). En effet, non seulement on apprend aux femmes à avoir peur partout, même chez elles puisqu'elles peuvent avoir été suivies, mais on leur apprend à ne pas se défendre (Despentes, 2019). Les femmes intériorisent l'idée qu'elles sont vulnérables et qu'elles doivent sans cesse craindre une agression. Elles se sentent particulièrement vulnérables face aux violences sexuelles, le viol représentant l'agression la plus redoutée ; Ferraro (1996, cité dans Condon, Lieber et Maillouche, 2005) parle d'effet « shadow » pour désigner l'impact de cette peur du crime sexuel sur tous les aspects de la vie des femmes. Cela alors même que les viols et les meurtres commis par des inconnus dans l'espace public sont exceptionnels. De plus, les femmes se sentent coupables d'avoir peur ; en entretien, elles disent par exemple « se faire des films » lorsqu'elles sont angoissées dans certains lieux et jugent leurs peurs irrationnelles (Gilow et Lannoy, 2017) ; c'est donc à leur corps défendant et avec un sentiment de honte qu'elles continuent à éprouver de la peur.

Ainsi, comme le résume Marylène Lieber, « le sentiment d'insécurité déclaré par les femmes [...] fait partie intégrante de la construction socio-sexuée des identités, qui implique aujourd'hui, pour tout individu de sexe féminin, l'apprentissage des précautions pour éviter les violences à son encontre ». (Lieber, 2011) Ces constructions contribuent à limiter la liberté des femmes de se déplacer.

5.2.4. Des espaces et des situations qui cristallisent le sentiment d'insécurité

Marie Gilow et Pierre Lannoy (2017) se sont penchés sur les types d'espaces et de situations qui, par leurs configurations spatiales et les impressions sensorielles (bruit ou silence, odeurs, impressions visuelles) qu'ils renvoient, suscitent particulièrement l'angoisse des femmes. Ils s'appuient pour cela sur une enquête qualitative menée auprès d'une dizaine de Bruxelloises.

Les auteurs montrent que la perception des espaces urbains se fonde d'abord sur des impressions sensorielles, qui prennent sens par les associations qui sont faites entre ces impressions et les implications pratiques qui en découlent.

Le rapport à l'espace est d'abord *visuel*. Il s'inscrit dans le contexte de l'anonymat propre à la ville, que les sociologues de la ville ont rapporté à la densité et à la mobilité de la vie urbaine. Les citoyens qui se déplacent dans la ville sont des étrangers les uns pour les autres et parcourent l'espace pour vaquer à leurs occupations respectives. Dans ce contexte, Goffman (1973, cité dans Gilow et Lannoy, 2017) évoque un « décryptage » perpétuel de leur environnement effectué par les citoyens et les citoyennes, afin d'évaluer son potentiel insécurisant ou non à partir de leur perception visuelle du lieu et de l'interprétation qu'ils en font. Marie Gilow et Pierre Lannoy montrent que pour les femmes enquêtées, ce décryptage consiste avant tout à cerner le genre de la personne croisée. Pour l'une des enquêtées, identifier un homme qui arrive signifie être sur ses gardes, analyser la personne.

Cette perception visuelle est influencée notamment par la luminosité ambiante. Les enquêtées décrivent comme insécurisants les lieux qui sont mal ou pas éclairés, jugés par l'une d'entre elles comme « lugubre[s] » (Gilow et Lannoy, 2017). Le lieu sécurisant est celui dans lequel l'enquêtée peut identifier et apprécier rapidement et clairement son environnement grâce à une bonne luminosité. Voir l'espace, c'est le « dominer visuellement et donc cognitivement » (Augoyard et Leroux, 1992, cités dans Gilow et Lannoy, 2017). Cependant, bien voir n'est pas tout : les enquêtées perçoivent comme désagréables un éclairage puissant ou une lumière froide. De plus, une bonne luminosité du lieu est à double tranchant : elle rend visible la piétonne aux yeux des autres, situation qui peut devenir angoissante lorsque la piétonne elle-même ne voit pas la personne qui la voit, lorsque cette personne marche derrière elle par exemple.

Le rapport sensoriel à l'espace est aussi *auditif*. Certaines enquêtées disent tendre l'oreille dans un couloir de gare ou de métro pour analyser les voix qui leur parviennent et identifier s'il s'agit d'hommes ou de femmes. Entendre une voix féminine les rassure, tandis qu'entendre les pas d'une personne seule est angoissant, puisque cela suggère à la piétonne qu'elle pourrait se retrouver seule face à un homme. Les lieux où règne le silence sont également perçus comme insécurisants, puisque le silence indique l'absence d'une présence rassurante dans le cas où un incident se produirait. Les lieux animés sont perçus comme plus sécurisants, puisqu'ils indiquent une présence sociale et la possibilité d'être secourue en cas d'incident ou de mauvaise rencontre. Comme pour la luminosité, la sonorité est à double tranchant, puisque le bruit peut être aussi bien rassurant qu'alarmant, en fonction de sa nature et de son intensité (Gilow et Lannoy, 2017).

Ensuite, le lieu est perçu à travers les sensations *olfactives*. Jean-Marc Besse parle de « géographie olfactive » (Besse, 2010, cité dans Gilow et Lannoy, 2017). Les lieux caractérisés par de mauvaises odeurs, notamment des odeurs d'urine, renvoient un sentiment de saleté qui est associé à l'insécurité, à une ambiance « glauque » comme l'indique l'une des enquêtées. L'odeur est une « information sociale », comme l'indique Goffman (1973, cité dans Gilow et Lannoy, 2017). En effet, Gilow et Lannoy montrent qu'une mauvaise odeur suggère la transgression d'une norme ; jeter ses déchets, uriner, vomir, etc. apparaissent comme des transgressions permises par la configuration du lieu, son isolement par exemple, ou encore par sa faible fréquentation. La piétonne associe une mauvaise odeur à son ou ses auteurs et un lieu sale aux personnes qui le salissent. Si ces personnes sont capables de ces transgressions normatives, elles les supposent capables d'autres transgressions, par exemple de violence à leur rencontre.

Les auteurs résument ce sentiment d'angoisse nourri par la perception sensorielle des lieux par une phrase d'Augoyard et Leroux (1992, cités dans Gilow et Lannoy, 2017) : « c'est à partir d'éléments supposés indiciels, parfois seulement de signes, que mon anxiété trouvera motif, autrement dit raison, mais aussi configuration visuelle, sonore, olfactive chargée de sens pour moi ».

Outre cette perception des lieux, ce sont aussi certaines figures sociales qui participent au sentiment d'insécurité des enquêtées de Marie Gilow et Pierre Lannoy. Ces présences insécurisantes sont pratiquement toujours masculines ; il peut s'agir de personnes alcoolisées, agressives, ou encore manifestant aux femmes de l'attention par un regard, par exemple. Selon les auteurs, « ces figures incarnent diverses variantes d'une peur clairement genrée, celle de la violence sexuelle, mais aussi, plus généralement, de l'agressivité physique vue comme apanage masculin. Les figures sécurisantes

sont celles qui représentent la normalité et sont considérées comme potentiellement garantes du respect des normes sociales » (Gilow et Lannoy, 2017).

En croisant configuration physique des espaces et présences insécurisantes potentielles, les auteurs présentent ensuite quelques configurations de lieux perçus comme anxiogènes par leurs enquêtées.

- Les couloirs : il peut s'agir de couloirs de métro ou de gare, passages reliant des stations souterraines, passage sur un pont, etc. Le couloir est caractérisé par sa longueur et son étroitesse, ainsi que par son isolement du monde extérieur. La longueur et l'absence d'issues visibles participent à donner aux piétonnes un sentiment d'enfermement et la crainte de ne pas pouvoir s'échapper. Les couloirs qui ne sont pas rectilignes sont particulièrement anxiogènes car la visibilité y est réduite. Par exemple, entendre un bruit de pas sans pouvoir identifier en avance la personne que l'on va croiser peut être perçu comme très insécurisant.
- Les labyrinthes : ce sont des lieux complexes – grandes stations de métro, lieux en travaux, etc. – qui empêchent d'avoir une bonne visibilité et offrent des recoins ou des zones peu visibles – cachées derrière un pilier, une barrière de travaux, etc. Ces recoins sont anxiogènes pour les femmes : un inconnu peut s'y cacher, une agression à l'abri des regards y survenir... De plus, la complexité du lieu, où l'on peut se sentir perdu, rend la fuite plus difficile. Tandis que le couloir restreint les possibilités de fuite, le labyrinthe multiplie ces possibilités, au point d'induire un sentiment de confusion et de désorientation qui complique la fuite.
- Les ruelles : il s'agit de petites rues étroites qui se distinguent des couloirs par leur ouverture à l'extérieur. Certaines enquêtées les évitent, ce qui peut les conduire à privilégier une station de métro au lieu d'une autre plus proche, montrant l'importance de l'environnement immédiat dans l'attractivité et la fréquentation d'un lieu.
- Les déserts : ces lieux qui peuvent être très différents – quartiers résidentiels, zones industrielles, parcs, etc. – se caractérisent par leur étendue et leur ouverture qui génèrent une impression d'éloignement des présences sécurisantes. Un espace vaste peut créer un sentiment de désorientation, l'impression que l'on ne peut pas le contrôler et que l'on n'y trouvera pas d'abri en cas d'incident.

À travers cette analyse des lieux qui provoquent l'insécurité, les auteurs identifient la manière dont les rapports de genre fondés sur la crainte de la violence masculine opèrent à travers les ambiances et les formes urbaines.

De plus, les travaux de géographes féministes ajoutent à ces dimensions physiques une dimension temporelle intervenant dans le sentiment d'insécurité (Darke, 1996 ; Valentine, 1992, citées dans Condon, Lieber et Maillouche, 2005). La nuit est particulièrement redoutée. Condon, Lieber et Maillouche (2005) analysent ces craintes de la nuit comme traduisant l'idée inculquée aux femmes selon laquelle elles ne devraient pas se retrouver seules dehors à certaines heures. Selon Stanko (1990, citée dans Condon, Lieber et Maillouche, 2005), les femmes qui se trouvent dans l'espace public après une certaine heure gardent constamment à l'esprit qu'elles risquent de se faire agresser.

5.3. L'impact du sentiment d'insécurité sur la mobilité

Les déplacements des femmes s'accompagnent donc souvent d'un sentiment d'insécurité, qui diffère en fonction du lieu et du moment de la journée. Ce sentiment d'insécurité n'a pas toujours été pris au sérieux, comme on l'a vu plus haut ; toutefois, il a un impact non négligeable sur la mobilité des femmes, comme l'ont montré notamment de nombreuses auteures anglo-saxonnes (Griffin, 1977 ; Hanmer, 1977, citées par Condon, Lieber et Mailllochon, 2005).

Condon, Lieber et Mailllochon (2005) montrent que si les femmes déclarent avoir peur de sortir seules la nuit, cela ne semble pas au premier abord entraver leur mobilité ; au contraire, l'ENVEFF montre que celles qui manifestent les appréhensions les plus importantes sont aussi celles qui sortent le plus. En effet, les femmes jeunes, diplômées, étudiantes, urbaines et ne vivant pas en couple sont celles qui ressentent le plus la peur de sortir la nuit, de passer par certaines rues ou certains lieux peu fréquentés ; pourtant, près de 70% d'entre elles sortent régulièrement. Cela peut répondre à une volonté de ne pas se laisser entraver par un sentiment d'insécurité : dès lors, les femmes concernées assument de prendre un risque en sortant malgré leurs craintes, revendiquant ainsi leur droit à la mobilité. « Sortir n'est plus dans ce contexte une possibilité, mais un combat que l'on mène contre soi, un entraînement contre l'ascendant toujours possible de la peur. » (Condon, Lieber et Mailllochon, 2005)

L'enquête ENVEFF montre également que celles qui sortent le moins le soir sont aussi celles qui déclarent avoir peur de jour comme de nuit. Dès lors, la peur constante semble impacter leur mobilité en les décourageant de sortir le soir, moment considéré comme le plus anxiogène. Il semble donc que la mobilité des femmes soit affectée par leur sentiment de peur quand celui-ci atteint un seuil critique en se manifestant constamment et quand la peur s'attache davantage aux espaces publics eux-mêmes qu'aux contextes dans lesquels ils sont pratiqués (Condon, Lieber et Mailllochon, 2005). Néanmoins, pour de nombreuses femmes, ce n'est pas tant la peur que l'habitude de ne pas sortir le soir ou les contraintes familiales qui les conduisent à rester chez elles en soirée. Pour d'autres qui souhaiteraient sortir, il est possible qu'elles se refusent à sortir seules mais s'arrangent pour être accompagnées. Une étude menée à Édimbourg a montré que la peur d'être agressée n'empêchait pas les femmes de sortir, mais conduisait le tiers des femmes enquêtées à sortir accompagnées (Pain, 1997, citée dans Condon, Lieber et Mailllochon, 2005).

Plus récemment, à Paris, dans son enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports publics franciliens » de 2019, l'Institut Paris Région montre que 60% des femmes qui habitent en centre-ville sortent souvent le soir, contre 66% des hommes ; le sentiment d'insécurité pourrait ainsi impacter les sorties nocturnes des femmes. L'enquête montre également que 58% des femmes qui ont peur de sortir seules dans leur quartier sortent rarement le soir (Institut Paris Région, 2020). Plus spécifiquement, plusieurs études ont également analysé l'impact du sentiment d'insécurité sur l'usage des transports publics. À Chicago par exemple, une étude a montré que la peur constituait la raison la plus importante pour laquelle les femmes renoncent à utiliser les transports publics (Yavuz et Welch, 2010, cités dans Gilow, 2015). Si la peur n'empêche pas, la plupart du temps, les femmes de sortir, la figure 6 montre qu'une petite part de femmes enquêtées indique avoir trop peur pour prendre les transports en commun. On voit donc que le sentiment d'insécurité des femmes, entretenu par les normes genrées qui régissent les sociétés, restreint leurs possibilités d'accès à l'espace public (Lieber,

2008 ; Kramer et Mischau, 1993 ; Hanson, 2010, citées dans Gilow, 2015 ; Condon, Lieber et Maillochon, 2005). Il est ainsi discriminant.



Figure 6 - Fréquence du sentiment d'insécurité des femmes dans les transports en commun – Source : Institut Paris Région, 2018

Guy Di Méo (2012) a analysé ces restrictions de la mobilité des femmes à travers la notion de « murs invisibles » (Di Méo, 2012) qui restreignent l'accès des femmes à l'espace public : celles-ci adaptent leurs itinéraires et limitent leurs parcours urbains à certains lieux. Selon Di Méo, les femmes font ainsi face à des « interdits spatiaux » : « elles ne se déplacent pas partout en totale liberté de corps et d'esprit » (Di Méo, 2012). Cécile Lequen a également illustré l'existence de ces murs invisibles dans une étude menée à Québec auprès de 16 personnes (Lequen, 2018) : les femmes choisissent leurs itinéraires, leurs modes de transport en fonction du danger qu'elles perçoivent. Cependant, les femmes ne sont pas les seules concernées par ces interdits spatiaux : l'orientation sexuelle apparaît aussi comme un facteur de discrimination dans l'accès à l'espace public. Les homosexuels par exemple peuvent vivre des expériences similaires à celles des femmes et se heurter aux mêmes murs invisibles, comme le rappelle Lequen (2018). Selon elle, ces inégalités s'expliquent par le fait que l'espace public

est pensé selon une vision hétérosexuelle, blanche et masculine (Lequen, 2018), reflétant ainsi des normes sociales en vigueur (Denèfle, 2004, citée dans Lequen, 2018).

Cependant, Guy Di Méo fait l'hypothèse que ces murs invisibles ne sont pas tant le reflet d'une domination masculine que d'interdits spatiaux que les femmes s'imposeraient à elles-mêmes et dont elles seraient les victimes. Pour étayer cette thèse, il s'appuie sur une enquête auprès de 57 habitantes de la métropole de Bordeaux, qui met en lumière une diversité de comportements spatiaux des femmes, certaines se caractérisant par une utilisation relativement intense de l'espace urbain, qui constitue pour beaucoup d'entre elles un lieu de ressources nombreuses – lieu de rencontres, de rapports sociaux, lieu festif, etc. En mettant en avant la diversité de pratiques de l'espace urbain, Di Méo montre que si des groupes de femmes minoritaires ont de nombreux interdits spatiaux, d'autres parviennent à tirer parti de l'espace urbain, supposant ainsi que celles qui restreignent leurs pratiques en raison de la peur s'imposent à elles-mêmes des murs invisibles. Il encourage à sortir d'une logique binaire dans laquelle une frontière hermétique existerait entre les femmes et les hommes en matière de rapports spatiaux. « En réalité, les profils de vie et de statuts diffèrent souvent d'une personne à l'autre, franchissant toutes les catégories référentielles d'appartenance. Méfions-nous donc que le genre, comme le sexe, ne devienne une "prison" idéologique oblitérant toute liberté individuelle. » (Di Méo, 2012).

5.4. Les stratégies mises en place

De nombreuses études ont identifié les stratégies mises en place par les femmes pour pallier leur sentiment d'insécurité, d'abord anglophones (Gordon et Riger, 1989, citées par Condon, Lieber et Maillachon, 2005) puis francophones (Condon, Lieber et Maillachon, 2005 ; Lieber, 2011 ; Gilow, 2015 ; Lequen, 2018). Les stratégies sont de divers ordres.

D'abord, il peut s'agir de stratégies d'évitement : adapter son itinéraire pour éviter tel quartier, telle rue, telle station de transports en commun quitte à allonger son trajet (Gilow, 2015), ou encore prendre un taxi au lieu du métro (Bereni et al., 2020). Une autre stratégie d'évitement consiste à esquiver les interactions en détournant le regard, en changeant de trottoir ou encore en ajustant sa trajectoire ; cette stratégie est particulièrement utilisée en cas de croisement d'un homme inconnu (Lequen, 2018). Les femmes peuvent également adapter les horaires de leurs trajets à l'heure du dernier métro ou du dernier bus, par exemple, pour éviter de marcher (Gilow, 2015), ou encore reporter le trajet de retour en dormant chez la personne chez qui elles passent la soirée (Condon, Lieber et Maillachon, 2005 ; Gilow, 2015).

Ensuite, beaucoup s'organisent pour être accompagnées (Condon, Lieber et Maillachon, 2005 ; Gilow, 2015 ; Institut Paris Région, 2019). Pour certaines, il s'agit de la condition *sine qua non* pour participer à une activité le soir. Cela produit une perte d'autonomie des femmes et nécessite des efforts organisationnels en amont du déplacement. Un autre moyen de ne pas être seule est de chercher la proximité de groupes de personnes et de marcher à la même allure qu'eux (Gilow, 2015). Certaines encore se placent à côté du conducteur lors d'un trajet en bus (Gilow, 2015).

Lorsqu'elles doivent se déplacer seules, les femmes déploient des stratégies pour éviter de se faire remarquer ou aborder dans les espaces publics. Il peut s'agir d'adapter leur tenue vestimentaire, stratégie qui se retrouve fréquemment dans les enquêtes. Les femmes disent ainsi choisir des vêtements neutres, les moins féminins possible, « pour qu'ils remarquent pas si je suis une fille ou un garçon » (enquêtée, Gilow, 2015) ; « quand je sors le soir, je fais bien le mec : pantalon, doudoune, capuche » (enquêtée, Condon, Lieber et Mailllochon, 2005). Elles évitent les tenues qu'elles jugent « aguichantes » : « pas de maquillage, rien de sexy » (enquêtées, Condon, Lieber et Mailllochon, 2005), ainsi que les chaussures à talon dont le claquement résonne sur le sol (Jarrigeon, 2019c). Il s'agit d'une part de ne pas attirer l'attention, d'autre part d'être en mesure de s'enfuir rapidement grâce à une tenue confortable. D'autres femmes se créent un personnage antipathique ou incongru pour éviter d'être abordée (Lequen, 2018). Les femmes disent également faire en sorte de paraître occupées (Institut Paris Région, 2019), par exemple en prenant un livre ou des écouteurs (Bereni et al., 2020 ; Condon, Lieber et Mailllochon, 2005), ou pressées (Gilow, 2015) en allant le plus vite possible. Cela renvoie au « passing by », modalité d'apparition des femmes dans l'espace public étudiée par Gardner (1995, citée dans Gilow, 2015). Ainsi, Marie Gilow (2015) remarque que les vêtements, la manière de marcher, les gestes, les regards, etc. sont autant de formes de communication qui doivent transmettre un message à l'entourage, celui de ne pas approcher.

Une autre stratégie mise en lumière par plusieurs travaux consiste à marcher avec un air déterminé et sûr de soi. Selon Gilow (2015), il s'agit de contrebalancer un sentiment de vulnérabilité intériorisé par des démonstrations de force et de courage : « regarder d'un air déterminé », avoir « l'air de savoir où je vais, même si ce n'est pas le cas », « montrer que je suis ma route et qu'il ne faut pas m'embêter », « mettre un regard fâché, dur » (enquêtées, Gilow, 2015). Beaucoup disent se refuser à se laisser intimider, adoptant un état d'esprit de résistance et revendiquant par là leur droit à la mobilité en refusant de se laisser interdire une sortie ou imposer des restrictions de déplacement par peur d'une agression (Condon, Lieber et Mailllochon, 2005 ; Gilow, 2015). Dans le même esprit, certaines prennent des cours d'autodéfense, ce qui leur permet de gagner en confiance en se sentant armée en cas d'agression (Bereni et al., 2020). D'autres encore gardent leurs clés dans leur main pour se faire une sorte de poing américain (Gilow, 2015). Toutes ces stratégies peuvent être un moyen de refuser le rôle de sujet vulnérable, de désamorcer une partie des rapports sociaux sexistes. Cependant, en témoignant de sa propre expérience, Virginie Despentès rappelle que certains jours, les femmes peuvent se sentir fortes et prêtes à répondre aux interpellations des hommes, mais qu'elles peuvent également être fatiguées ou lassées de maintenir sans cesse cet état d'esprit déterminé et ne pas toujours avoir le courage de répondre aux interpellations. « Dans la rue je me sens conne, j'ai pas une technique imparable », raconte Virginie Despentès (Despentès, 2019).

Plus largement, les femmes qui sortent la nuit disent être dans un état de vigilance de chaque instant, toujours à l'affût (Lieber, 2011 ; Lequen, 2018). « Elles sont toujours en train de faire un diagnostic, de calculer, de scruter l'environnement et de juger du risque potentiel d'une situation » (Lieber, 2011). « Je suis hyper attentive [...] et complètement sur la défensive » (enquêtée, Condon, Lieber et Mailllochon, 2005). Pour cela, elles peuvent choisir de marcher à la lumière ou encore de se positionner de manière stratégique afin de pouvoir surveiller leur entourage, par exemple en se plaçant à l'extrémité d'un wagon de métro pour pouvoir le balayer du regard plus aisément (Condon, Lieber et Mailllochon, 2005 ; Gilow, 2015). Les femmes acceptent de prendre ces précautions, qui leur semblent relever du bon sens (Lieber, 2011).

Enfin, certaines femmes optent pour la voiture, qui leur paraît être le moyen de transport le plus rassurant et le plus sécurisant, en offrant une bulle qui permet de s'éclipser de l'espace public, de traverser un terrain hostile en s'y tenant à distance (Gilow, 2015). D'ailleurs, des études menées aux États-Unis mettent en lumière un lien entre la popularité des gros véhicules de type 4x4 et la peur du crime (Lauer, 2005, cité dans Gilow, 2015). Cependant, utiliser la voiture comme remède au sentiment d'insécurité pose des problèmes environnementaux mais aussi sociaux, puisque toutes les femmes ne disposent pas des ressources leur permettant d'accéder à une voiture. Néanmoins, certaines femmes déclarent également se sentir plus en sécurité sur un vélo, plus écologique et moins coûteux, qui leur permet d'aller vite et d'échapper ainsi à des interactions anxieuses (Gilow, 2015).

Les femmes deviennent donc « expertes en stratégies de déjouement » (Jarrigeon, 2019c), tout en ne se rendant pas forcément compte qu'elles adoptent ces stratégies, ce qui peut leur donner l'impression, au premier abord, qu'elles sont libres de leurs déplacements (Jarrigeon, 2019c). Toutes ces stratégies demandent une préparation matérielle – trouver quelqu'un pour être accompagnée, choisir ses vêtements, regarder les horaires des transports en commun, choisir un mode de transport, etc. – mais aussi psychologique importante (Condon, Lieber et Maillouchon, 2005). Elles sont « significatives d'un long travail de préparation et de conditionnement » (Lieber, 2011) qui véhicule l'idée que le domicile est un havre de paix et que l'extérieur est pour les femmes un lieu dangereux ; cela entretient l'association traditionnelle entre femmes et intérieur, hommes et extérieur. Les stratégies des femmes participent à leur exclusion des espaces publics. Si elles résultent de la violence de genre qui s'exerce dans un espace public dominé par les hommes, elles témoignent également d'une forme de résistance des femmes aux normes dominantes dans leur détermination à sortir malgré tout et à faire face au risque. Lewis (2018) montre d'ailleurs que malgré les stratégies à mettre en place pour faire face à la peur et au sentiment de vulnérabilité, l'expérience des femmes de la ville et notamment des transports en commun est aussi celle de l'anonymat, de la liberté et du plaisir. La mémoire d'un acte de harcèlement vécu les amène à renégocier et réaffirmer en permanence leur présence et leur sécurité dans l'espace public et à se le réapproprier, de différentes manières : il peut s'agir de penser le moins possible à l'incident, de le rapporter aux autorités, d'apprendre à élever la voix face aux agresseurs lors d'incidents ultérieurs pour réaffirmer sa place dans l'espace public, etc. (Lewis, 2018).

Conclusion

Alors que comme on l'a vu, le sentiment d'insécurité des femmes n'a pas toujours été pris au sérieux, il affecte directement leur mobilité et cela de trois manières : d'une part il affecte le nombre, la portée et les itinéraires de leurs déplacements ; d'autre part, il en affecte le vécu ; enfin, il en affecte le déroulement, en amenant les femmes à élaborer diverses stratégies pour mieux vivre leur déplacement et échapper aux situations anxieuses. Il témoigne à la fois de la prégnance de l'idée d'une vulnérabilité spécifique des femmes, entretenue par l'éducation notamment et de la persistance dans la société d'un rapport de force en faveur des hommes, que reflèterait leur domination dans l'espace public. Face à ce rapport de force, les stratégies des femmes témoignent d'une intériorisation et d'une certaine acceptation de ces inégalités, mais aussi d'une forme de résistance face à ces

normes : il s'agit de sortir envers et contre tout et de se mettre en situation de se défendre en cas d'interpellation ou d'agression.

Comment lutter contre l'exclusion des femmes des espaces publics, alléger la charge mentale qu'elles assument lorsqu'elles sortent, notamment le soir, faciliter leurs déplacements et ainsi réduire les inégalités entre femmes et hommes face à la mobilité ?

6. La lutte contre les inégalités entre femmes et hommes face à la mobilité

Les parties précédentes ont d'abord montré le lien étroit entre la mobilité des femmes et le programme d'activités qui leur échoit en lien avec leur rôle traditionnel de gestionnaire du foyer et des enfants. La mobilité liée à la gestion du foyer, en plus de représenter une charge physique et mentale considérable, peut être freinée par la pertinence des solutions de mobilité à la disposition des femmes et par l'aménagement des espaces publics. On a vu ensuite l'impact de l'association traditionnelle des femmes à la sphère privée sur leurs déplacements dans l'espace public, l'insécurité qu'elles peuvent y ressentir et les agressions qu'elles peuvent y subir. Dès lors, cette partie s'intéresse aux manières dont les femmes elles-mêmes luttent contre ces inégalités, en particulier en se réappropriant les espaces publics, et à la prise en compte par les pouvoirs publics et les professionnels des inégalités entre femmes et hommes face à la mobilité.

6.1. Revendications féministes pour une mobilité plus égalitaire

Depuis les années 1990, les féministes utilisent les médias et la culture pop pour promouvoir leurs idées, par exemple à travers des blogs. Plus récemment, on parle de « cyberféminisme » pour décrire le travail mené par les féministes pour diffuser leurs revendications sur internet et via les technologies numériques²². Divers thèmes sont abordés, parmi lesquels le harcèlement sexuel ou encore l'inégal partage des tâches domestiques entre femmes et hommes, au cœur des questions de mobilité.

Les manifestations sont également une manière pour les femmes de se réapproprier l'espace public et d'y affirmer leur légitimité. À l'occasion de la journée de lutte pour les droits des femmes le 8 mars, des femmes manifestent à Paris et ailleurs tous les ans (voir encadré 2). On peut également mentionner la manifestation de novembre 2017 place de la République à Paris dans le cadre du mouvement #MeToo. Dans leurs recherches sur Alger, Zitoun et al. montrent également que la participation des femmes au Hirak, mouvement de contestation politique durant l'année 2019, a représenté pour nombre d'entre elles la possibilité d'étendre leur conquête de l'espace public et de poursuivre leur émancipation, malgré la présence toujours proche des « contrôleurs » qui veillent sur leur mobilité (Zitoun et al., 2019).

²² Conseil de l'Europe, « Le féminisme et les mouvements de femmes ».

Encadré 2 : Le collectif féministe « Femmes en lutte 93 »

Le collectif féministe de Seine Saint Denis, « Femmes en lutte 93 »

Le podcast « Nasawiyat, les nouvelles féministes du monde arabe » de Charlotte Bienaimé s’est intéressé en 2015 au collectif féministe de Seine Saint Denis, « Femmes en lutte 93 ». Leurs revendications illustrent l’imbrication des combats féministes dans d’autres luttes et leurs moyens d’action montrent comment la manifestation peut constituer un moyen de se rendre visible et d’affirmer leur légitimité dans un espace public où la domination masculine est particulièrement visible. Le collectif regroupe des femmes issues de différentes classes sociales, cultures, générations, qui luttent avant tout contre le sexisme et les violences faites aux femmes mais aussi contre le racisme, l’insalubrité des logements, la dégradation des services publics et les différentes formes de discrimination que subissent les habitants de leurs quartiers. Leur ambition est de participer à l’évolution de la société depuis leurs quartiers populaires.

Elles ont été rencontrées le 8 mars 2015 à l’occasion de la journée internationale de défense des droits des femmes, manifestant dans les rues de Saint-Denis, passant devant les terrasses des cafés majoritairement investies par des hommes et chantant leurs revendications : « Chaque jour, chaque nuit, nous subissons le système d’exploitation et la société. [...] Nous avons le droit d’être dans l’espace public, le jour, la nuit, partout, de choisir notre tenue vestimentaire sans se faire insulter si l’on est en minijupe ou être agressée par des racistes ou des islamophobes si nous portons un voile ».

Les luttes des femmes pour affirmer leur légitimité dans l’espace public et leur droit à la mobilité peuvent aussi se cristalliser dans des objets particuliers, comme le vélo. De nombreux mouvements cyclistes portent des revendications féministes. C’est par exemple le cas des ateliers d’autoréparation de vélos, étudiés notamment par Alexandre Rigal dans le cadre d’un projet du Forum Vies Mobiles. En France, le réseau l’Heureux Cyclage, qui regroupe plus de 125 associations animant des ateliers d’autoréparation de vélo, revendique le vélo et l’apprentissage de la réparation comme outil d’autonomisation et d’émancipation des femmes. Certains ateliers organisent des sessions en mixité choisie, c’est-à-dire exclusivement ouvertes aux personnes s’identifiant comme femmes, et/ou non-binaires et/ou transgenres. Il s’agit notamment de permettre aux femmes d’apprendre la mécanique et la réparation de leur vélo sans le regard des hommes, alors que ces pratiques sont traditionnellement plutôt confiées aux garçons.

Au-delà des ateliers vélo, des mouvements cyclistes dans différents pays portent des revendications féministes. Matthieu Gillot notamment a étudié la manière dont les mouvements cyclistes en Amérique du Sud (Gillot, 2022) puis en Amérique du Nord²³ font converger des revendications de différents ordres, écologiques, sociales, institutionnelles mais aussi féministes. L’une des premières revendications des cyclistes porte sur le droit à la ville pour tous. Certains rassemblements sont exclusivement féminins, comme la « Révolution cycliste plurinationale féminine ». Il s’agit pour les femmes d’affirmer leur légitimité dans l’espace public et leur droit à s’y déplacer, mais aussi de porter dans l’espace public des revendications plus spécifiques : les manifestations ont lieu principalement lors de journées emblématiques de la lutte pour le droit des femmes, comme le 8 mars (journée

²³ Résultats à paraître sur le site du Forum Vies Mobiles.

internationale du droit des femmes) et le 25 novembre (journée internationale contre les violences faites aux femmes).

6.2. Prise en compte des inégalités de mobilité par les acteurs publics et institutionnels

Il s'agit maintenant de s'intéresser aux différentes solutions qui ont pu être suggérées, étudiées, testées ou mises en place par les chercheurs, les acteurs publics ou encore les professionnels pour permettre une mobilité plus égalitaire entre les femmes et les hommes.

6.2.1. Alléger la charge de mobilité des femmes

Dans sa thèse sur le Travail Domestique de Mobilité, Marie Gilow (2019) évoque des solutions de deux ordres pour alléger la charge de mobilité assumée par les femmes. Le premier type de solution serait de favoriser des mobilités plus indépendantes pour les enfants. Dans cette logique, les dispositifs de pédibus ou encore de cars scolaires peuvent contribuer à libérer les parents de la charge de l'accompagnement. Toutefois, ces dispositifs ne s'attaquent pas en profondeur au problème du manque de sécurité des espaces publics pour les enfants. Le chercheur italien en psycho-pédagogie Francesco Tonucci, cité par Marie Gilow, s'y est intéressé. Constatant les impacts de la place prépondérante de la voiture sur la place des enfants dans l'espace public et les possibilités pour eux de s'y déplacer librement et sans danger, il a imaginé au début des années 1990 ce que serait une « ville des enfants » qui mettrait les intérêts et les pratiques des enfants au centre de l'aménagement urbain. Son modèle a été repris par plusieurs villes italiennes et espagnoles. Marie Gilow cite notamment l'exemple de Pontevedra qui s'est inspiré de ces idées pour transformer l'espace public en accroissant son potentiel ludique, en élargissant les périmètres piétons, en limitant la vitesse de circulation ou encore en mettant en place des réseaux de « conseillers mobilité » pour les enfants. Cela favorise les déplacements indépendants des enfants – à Pontevedra en 2013, 21% des enfants de 6 à 12 ans se rendaient seuls à l'école – et, en replaçant leurs activités dans l'espace public, conduit à une forme de déprivatisation de leur prise en charge, allégeant le contrôle des parents (Gilow, 2019). En France, la ville de Montpellier est la première à adhérer au Réseau International de la Ville des Enfants imaginé par Francesco Tonucci, qu'elle a rejoint en 2022²⁴.

La seconde solution évoquée par Marie Gilow consiste à développer des politiques temporelles visant à améliorer la possibilité de concilier les différents temps sociaux, par exemple en jouant sur les horaires d'ouverture des services ou encore sur ceux des travailleurs. Dans cette logique, des collectivités locales ont mis en place des structures itinérantes d'accueil des jeunes enfants, permettant notamment la garde à des horaires atypiques. C'est le cas par exemple de la Communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie avec la structure Mille-Pattes, une halte-garderie itinérante qui se déplace chaque jour dans une commune différente, tout en assurant un accueil dans un quartier où résident des familles à faibles revenus (Centre Hubertine Auclert). Ce dispositif permet aux femmes

²⁴ Goyon Armelle, 2022, « Montpellier, première ville de France à adhérer au réseau international « La Ville des Enfants » initié par le sociologue italien Francesco Tonucci, France Info.

d'avoir du temps personnel à consacrer à diverses tâches mais aussi à leurs démarches d'insertion ou de réinsertion professionnelle.

Toutefois, la chercheuse attire l'attention sur le risque qu'elle perçoit de se limiter à apporter « des traitements symptomatiques, sans questionner la structure sociale qui est à l'origine d'un partage inégal de la charge de mobilité » (Gillow, 2019). Au-delà des solutions qui cherchent à rendre les tâches assumées par les femmes moins pénibles, elle appelle à « remettre en question les origines sociales de la répartition genrée de ce travail ». Cela met en lumière la tension qui existe dans les approches visant à apporter des solutions aux inégalités de genre dans la mobilité, entre celles qui cherchent à apporter des solutions immédiates aux problèmes rencontrés par les femmes et celles qui cherchent à s'attaquer plus en profondeur aux racines de ces inégalités, qui impliquent des solutions à beaucoup plus long terme. On retrouvera cette tension dans les débats liés notamment aux solutions pour sécuriser les transports en commun (cf. 6.2.2.5.).

6.2.2. Renforcer la place et l'autonomie des femmes dans la société et dans l'espace public

6.2.2.1. Accroître l'autonomisation des femmes par la mobilité

Si la mobilité n'est pas toujours émancipatoire puisqu'elle peut être subie et vécue comme trop intense, comme le montrent notamment les travaux du Forum Vies Mobiles, elle peut néanmoins être un moyen de lutter contre les inégalités en accroissant l'autonomie des femmes.

Plusieurs études menées dans les pays du Sud notamment se sont en effet attachées à défendre l'autonomisation des femmes par la mobilité. Jennifer Mandel (2004), citée par Hanson (2010) montre dans une étude au Bénin que les femmes commerçantes ayant la possibilité de se déplacer avaient des revenus plus élevés que les femmes qui bénéficiaient de possibilités de déplacement plus restreintes. Une étude de Saraswati Raju (2005, citée dans Hanson, 2010) évalue un projet de développement des femmes mené dans des villages du Nord de l'Inde. Il s'agissait d'accroître l'encapacitation des femmes en augmentant leur participation à la vie civique. L'un des principaux facteurs d'autonomisation identifié était la simple possibilité de se déplacer en-dehors de chez elles, dans des espaces publics, et de mener une diversité d'activités. Entrer dans le domaine public et parler avec des étrangers pour la première fois a ainsi eu pour effet d'augmenter la confiance en soi des femmes enquêtées et a remis en question les structures de pouvoir genrées. La mobilité nouvellement expérimentée a induit des changements fondamentaux dans leur identité, ce qui a commencé à éroder les idéologies et les pratiques de genre traditionnelles (Raju, 2005, citée dans Hanson, 2010).

Ainsi, faciliter l'accès des femmes qui le souhaitent à la mobilité et à l'espace public contribue à favoriser leur émancipation. Pour favoriser cet accès libre à l'espace public, il s'agit alors de rendre celui-ci plus accueillant.

6.2.2.2. Réaffirmer la place et la légitimité des femmes dans l'espace public

Les autrices du site Les Paris du Genre appellent à un travail symbolique pour démasculiniser l'espace public. Elles mentionnent le réaménagement des places du Panthéon et de la Madeleine à Paris, dans

Le cadre du réaménagement de sept places parisiennes mené par la Municipalité. Cette opération a été l'occasion d'une réflexion sur la représentation symbolique des femmes dans l'espace public autour de l'association féministe Genre et Ville d'une part, de la création d'espaces de qualité pour les usagers et usagères d'autre part, avec notamment du mobilier urbain inclusif. Une autre initiative vise à redonner aux femmes une place dans l'espace public : il s'agit de l'inauguration d'une Place des Femmes à Aubervilliers en 2015, sur proposition d'un collectif féministe qui vise à mettre en évidence la mixité de genre dans l'espace public et à dénoncer la domination masculine qui y règne. À l'occasion de l'inauguration de cette place, le collectif a organisé une déambulation dans le quartier avec une association de marionnettistes. Selon les autrices du site Les Paris du Genre, « c'est le détournement des usages habituels de l'espace public qui sert de support pour interpeller et diffuser le message de promotion de l'égalité femmes-hommes dans la ville »²⁵.

Le *street art* peut également être un moyen d'améliorer la visibilité des femmes dans les espaces publics. À Paris, en 2015, cinq *street artists* dont quatre femmes, mandatés par la mairie du 19^e arrondissement, ont réalisé une fresque rue d'Aubervilliers. Alors que le milieu du *street art* est très masculin, faire appel à des femmes est un parti pris des coordinateurs du projet. De plus, les fresques sont une manière de faire passer des messages. L'une des fresques, réalisée par l'artiste militante féministe Tatyana Fazlalizadeh d'après un atelier mené avec des femmes du quartier, affiche un slogan féministe et des visages de femmes ; il s'agit de lutter contre le harcèlement et les inégalités hommes/femmes²⁶. Le *street art* constitue pour les femmes un moyen de conquérir l'espace public. La plateforme Genre et Ville notamment organise des interventions entre art et urbanisme, ainsi que des marches exploratoires.

6.2.2.3. S'appuyer sur leur expertise pour l'aménager

Pour rendre l'espace public plus hospitalier pour les femmes, des mouvements féministes au Canada ont initié les marches exploratoires dans les années 1970. Il s'agit de regrouper des femmes et de parcourir la ville en cherchant à repérer au fil du parcours les éléments vecteurs d'insécurité ou d'inconfort et de proposer des solutions. Il peut s'agir de l'éclairage, de la visibilité, de la signalétique ou encore des toilettes publiques. Alors que l'espace public a été largement construit et dominé par les hommes (cf. partie 5.2.1.), cette méthode permet de prendre en compte la vision spécifique des femmes, fondée sur leur expérience concrète et quotidienne de la ville. Celle-ci est largement liée d'une part aux rôles qui leur sont traditionnellement impartis – s'occuper des enfants, des courses, etc. –, d'autre part au risque de harcèlement qu'elles rencontrent et à l'insécurité qu'elles ressentent. Les marches exploratoires doivent déboucher sur des propositions d'aménagement pour faciliter leurs pratiques de l'espace public et réduire leur sentiment d'insécurité. Les expériences canadiennes ont d'ailleurs montré que leurs propositions pouvaient bénéficier à toutes les catégories de population et pas seulement aux femmes. La ville de Montréal propose six éléments pour un quartier sécuritaire : la facilité à s'y repérer, la visibilité, l'animation, la surveillance, la propreté et le bon état des équipements, l'implication de la population dans l'aménagement du quartier.

²⁵ Parisduggenre.fr

²⁶ Parisduggenre.fr

Depuis les années 2000, ces méthodologies de marches exploratoires ont été reproduites en France. L'association À *Places Égales* notamment organise des marches exploratoires et propose des conseils aux collectivités pour les promouvoir sur leur territoire. En 2012, un guide pour le CGET (Commissariat Général à l'Égalité des Territoires) portant sur les marches exploratoires dans les quartiers défavorisés a été publié sur la base des travaux de l'association²⁷. En 2014, une expérimentation de marches exploratoires 2.0. est lancée, soutenue par le CGET et coordonnée par le réseau France Médiation. Il s'agit de renforcer la place des femmes dans la démocratie participative locale, d'améliorer l'environnement urbain et la sécurité des quartiers prioritaires et de favoriser l'utilisation du numérique comme outil de citoyenneté (CGET, 2016). Les marches exploratoires s'appuient sur des diagnostics des zones à explorer, que les participantes établissent ensemble à partir de leurs parcours habituels. Les marches ont ensuite lieu en journée et le soir pour prendre en compte les différents contextes dans lesquels les femmes peuvent être amenées à pratiquer l'espace public. Les marches s'appuient sur un outil de géolocalisation qui permet une analyse des difficultés identifiées. Cette expérimentation a été concluante puisqu'elle a confirmé l'intérêt des marches pour identifier des difficultés et proposer des solutions, mais aussi pour impliquer les habitantes dans la vie locale, puisque l'expérience a amené des participantes à s'impliquer dans les structures locales comme les conseils citoyens (CGET, 2016).

6.2.2.4. Promouvoir le *gender mainstreaming* dans les politiques urbaines

Plus globalement, favoriser un partage de l'espace public plus égalitaire entre femmes et hommes implique d'intégrer les questions de genre de manière transversale dans les différentes politiques territoriales, sur le modèle du *gender mainstreaming*. Ce concept désigne la prise en compte de la question du genre et des inégalités hommes-femmes dans les espaces publics et l'effort pour promouvoir l'égalité dans les politiques publiques, en rejetant une approche sectorielle au profit d'une approche intégrée. Ainsi, il s'agit de prendre en compte la question du genre dans toutes les politiques publiques, dans tous les domaines et pas seulement de mettre en place des politiques spécifiques en faveur des femmes. En France, on parle d'« approche intégrée » dans l'article 1 de la loi du 4 août 2014 pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes.

L'application des principes du *gender mainstreaming* a été promue à l'échelle internationale avec l'initiative des Nations-Unies « Villes sûres et libres de violence envers les femmes et les filles », qui cherche à combattre le harcèlement sexuel et les violences envers les femmes en s'appuyant sur des organisations de femmes à l'échelle internationale et locale. Le programme a été lancé dans une vingtaine de villes en Afrique, en Inde, en Amérique latine et dans des métropoles du Nord. Les Nations-Unies accompagnent aussi les municipalités dans la mise en œuvre de programmes pour favoriser des villes plus sûres pour les femmes. Enfin, la diffusion de bonnes pratiques à l'échelle internationale se fait aussi par le biais d'organisations comme l'ONG Femmes et Villes.

À l'échelle européenne, l'ensemble des pays souscrivent au *gender mainstreaming* depuis le début des années 2000. Une Charte pour l'égalité des hommes et des femmes dans la vie locale a été proposée en 2006 par le Conseil des Communes et Régions d'Europe. Elle a été signée par plus de 1500

²⁷ Parisdugendre.fr

collectivités européennes, qui se sont alors engagées à mettre en place un plan pour l'égalité. Plusieurs villes européennes font figure de pionnières dans le *gender mainstreaming*, notamment Vienne. La Ville a édité un guide dont les principes d'aménagement sont repris dans de nombreux pays européens. Il s'agit de renforcer le polycentrisme et d'instaurer une ville des courtes distances, en favorisant un bon maillage des commerces, activités et services sur le territoire, en promouvant la densité et la mixité des fonctions ; il s'agit ensuite de produire des espaces publics de qualité permettant une diversité d'usages, de favoriser les modes actifs et de rendre les déplacements piétons agréables. La démocratie participative impliquant des hommes et des femmes dans des ateliers différenciés est également préconisée. L'aménagement doit également s'appuyer sur un diagnostic approfondi des usages et des pratiques, qui n'exclut personne – usagers de drogues, travailleur.se.s du sexe, jeunes oisif.ve.s, etc. Il s'agit ainsi de favoriser un aménagement sans stéréotypes et sans profil type, pour éviter de favoriser l'homme valide, hétérosexuel, mobile et de classe moyenne au détriment des autres et respecter ainsi le droit de tous à la ville²⁸. De plus, la déconstruction des stéréotypes passe par une signalétique spécifique : les places prioritaires pour les parents dans les transports en commun sont désignées par un logo représentant une femme ou un homme avec enfant.

Barcelone fait également partie des villes pionnières dans la prise en compte du genre dans l'aménagement. Le premier plan municipal pour les femmes date de 1991. L'équipe municipale arrivée au pouvoir en 2015 a créé un département Transversalité pour favoriser la prise en compte du genre dans toutes les actions municipales. Barcelone se distingue notamment par une approche qui va au-delà de la prise en compte des femmes : la ville dispose d'un service Féminismes et LGBT et d'un Plan LGBT depuis 2007, élaboré en concertation avec le Conseil municipal des gays, lesbiennes et transsexuel.le.s formé en 2004²⁹. Le service travaille notamment avec les acteurs urbains, commerces, conseils de quartiers, organisateurs de festivals, services sportifs, acteurs des loisirs nocturnes (discothèques...) pour prévenir le harcèlement sexuel et les agressions.

Enfin, en France, la mise en place des « contrats de ville nouvelle génération » en 2014 devait s'appuyer sur un diagnostic égalité, pour lequel le CGET (Commissariat Général à l'Égalité des Territoires) a fourni des outils afin d'aider les collectivités à appréhender ces questions. La Mairie de Paris a publié en 2016 un guide référentiel « Genre et espace public » pour construire « un environnement urbain égalitaire », réalisé en collaboration avec la Ville, des universitaires et des associations expertes. Il s'agit de proposer une approche intégrée de l'égalité femmes-hommes pour en faire une stratégie transversale de la Ville de Paris. Le guide préconise d'abord d'affiner la connaissance de la mobilité des hommes et des femmes par des études, des enquêtes et des comptages. Ensuite, il s'agit de se concentrer sur des éléments comme :

- L'accessibilité : élargir les trottoirs, aménager des rampes pour faciliter la circulation des personnes avec des poussettes, des caddies, etc.
- La circulation à pied : permettre de circuler à pied et en sécurité partout dans la ville, valoriser l'image du piéton, installer des toilettes publiques, etc.
- La signalétique : veiller à la visibilité des noms, à l'emplacement et à la clarté des panneaux, entretenir la signalétique, etc.
- L'accès aux services

²⁸ Parisdugendre.fr

²⁹ Parisdugendre.fr

- Les zones d'attente : améliorer la visibilité et l'éclairage aux arrêts de bus et de tram pour décourager le harcèlement
- Le vélo : aménager des pistes cyclables, encourager les femmes à la pratique du vélo, etc.
- La nuit : rendre la ville de nuit plus accueillante et sécurisante par des animations, un bon éclairage, une bonne accessibilité des parcs, l'organisation des transports en commun.

On peut noter enfin que la question du genre s'introduit dans les programmes de formation proposées aux urbanistes et futurs urbanistes. Par exemple, le bureau d'études Genre et Ville assure des cycles de formation à la prise en compte du genre dans les processus d'urbanisme, dont ont pu bénéficier des équipes du Conseil Général des Hauts de Seine ou encore des actrices et acteurs de la Ville de Saint Nazaire et de la CARENE (Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire). De plus, le bureau d'étude assure depuis 2021 un cours spécifique dans une école d'urbanisme parisienne³⁰.

6.2.2.5. La lutte contre l'insécurité et le harcèlement dans l'espace public et les transports en commun

6.2.2.5.1. Une prise en compte croissante par les acteurs

Différents types de solution existent pour lutter contre l'insécurité des femmes dans l'espace public et dans les transports en commun. La problématique semble être de plus en plus prise en compte par les acteurs publics et les professionnels de la mobilité. En 2021, le Prix Prévention de la Délinquance, organisé par le Forum Français pour la Sécurité Urbaine, a porté sur la thématique « mobilité et sécurité »³¹. Plusieurs candidats, collectivités, associations, opérateurs de transport etc. présentaient des initiatives visant à favoriser une mobilité plus sécuritaire pour les femmes (aider les victimes de violence, lutter contre le harcèlement, etc.). Les trois lauréats retenus par le jury étaient des acteurs ayant mis les luttes contre les violences sexistes et sexuelles au cœur de leur dispositif.

On peut également mentionner le projet de recherche européen DIAMOND Project, mené entre novembre 2018 et janvier 2022 dans le cadre du programme Horizon 2020, dont l'objectif était de proposer des solutions pour répondre aux besoins spécifiques liés au genre dans les systèmes de transport actuels et futurs. Le projet a cherché à identifier et évaluer des mesures pour répondre aux besoins et aux attentes des femmes en tant qu'usagères de différents modes de transport (transports en commun, véhicules autonomes, etc.) et en tant que travailleuses du secteur. S'il est difficile d'évaluer l'intérêt effectif du projet et son efficacité pour aller vers des transports plus inclusifs, il témoigne cependant d'une volonté d'introduire la question du genre dans les pratiques professionnelles des acteurs des transports.

Encadré 3 : Présentation de deux lauréats du Prix Prévention de la Délinquance 2021

Présentation de deux lauréats du Prix Prévention de la Délinquance 2021

³⁰ Genre-et-ville.org

³¹ <https://ffsu.org/prixprev-2021/#:~:text=L'%C3%A9dition%202021%20du%20PrixPrev,elle%20est%20adapt%C3%A9e%20aux%20besoins.>

Deux des trois lauréats du prix ont mis en place des initiatives visant à lutter contre le harcèlement dans les transports en commun.

1. Sytral et Keolis Lyon

Depuis 2014, Sytral et Keolis Lyon mènent dans le réseau de transports en commun de la Métropole de Lyon une stratégie de sécurité et de prévention de la délinquance. Cette stratégie accorde une place centrale à la lutte contre les atteintes faites aux femmes et contre le harcèlement sexiste et s'appuie sur des actions variées, allant de la sensibilisation, de la formation des contrôleurs et agents, de marches exploratoires ou encore d'un service d'arrêt à la demande à des enquêtes annuelles sur le sentiment de sécurité et le harcèlement sexuel. L'initiative a obtenu le premier prix.

2. Stand'Up

Le troisième prix est revenu au programme Stand'Up, issu d'un programme international de formations de l'Oréal Paris et de l'ONG Hollaback!, déployé en France par la Fondation des Femmes. Ce programme vise à sensibiliser et à former victimes et témoins de harcèlement sexuel dans les lieux publics pour leur donner les moyens d'y mettre fin. La formation s'appuie sur la méthode des 5D (Dialoguer, Déléguer, Documenter, Distraire et Diriger) pour apprendre aux participants comment réagir en toute sécurité à une situation de harcèlement, que l'on soit victime ou témoin. Par exemple, un témoin de harcèlement peut s'adresser à la personne harcelée pour lui montrer de l'empathie et lui proposer de l'aide, faire semblant de la connaître pour détourner l'attention de l'agresseur ou encore filmer la scène. Victimes comme témoins peuvent demander de l'aide à une personne à proximité ou à une figure d'autorité (conducteur.rice, contrôleur, membre du personnel, etc.), ou encore, en dernier recours, s'adresser au harceleur pour lui demander d'arrêter, tout en veillant à rester calme pour éviter que la situation ne dégénère. Les participants à la formation sont placés face à des situations concrètes dans lesquelles ils peuvent tester ces différentes manières de réagir.

6.2.2.5.2. Quelques exemples d'actions pour lutter contre l'insécurité et le harcèlement

- **Les réponses urbanistiques**

Marie Gilow remarque que de nombreux programmes d'aménagement proposent des réponses urbanistiques (Gilow, 2015) à l'insécurité.

Dans son guide pour une ville inclusive de 2016, la Ville de Paris recommande d'abord d'affiner la connaissance des questions de sécurité par des enquêtes de victimation, des audits localisés, des statistiques sexuées. Il s'agit d'objectiver les représentations que l'on se fait de la question de l'insécurité. Ensuite, plusieurs pistes d'action sont proposées, reprenant les principes du *gender mainstreaming* (cf. 6.2.) : visibilité, éclairage, animation, etc. Le guide propose de lutter contre le harcèlement en organisant des campagnes de communication ou encore en aménageant des kiosques de nuit qui seraient des espaces de sensibilisation aux dangers liés à l'alcool et à la drogue, mais aussi aux questions de harcèlement.

- **La promotion du vélo**

Yves Raibaud recommande également de favoriser l'usage du vélo, dont on a vu qu'il pouvait constituer un moyen de transport sécurisant pour les femmes. Pour faciliter leur pratique en luttant contre le sentiment d'insécurité la nuit que relèvent plusieurs enquêtées dans la métropole bordelaise (Raibaud, 2018), il s'agirait notamment d'aménager des pistes cyclables en site propre et éclairées.

- **Les applications**

La Ville de Paris mentionne également des applications comme AppElles et Handsaway qui permettent d'avoir des « anges gardiens », des personnes ressources qui sont prévenues en cas de problème rencontré sur son trajet par l'utilisatrice de l'application. Ces applications facilitent également l'appel aux numéros d'écoute et d'aide aux victimes (Ville de Paris, 2016). D'autres applications existent, comme celles qui permettent de géolocaliser les zones dangereuses.

Si ces applications peuvent avoir leur utilité, des féministes dénoncent une forme de solutionnisme technologique qui s'appuie sur des solutions numériques pour résoudre le problème du harcèlement et de l'insécurité. En effet, ces solutions peuvent avoir des effets pervers. Il a pu être reproché aux applications de localisation des zones dangereuses de s'accommoder de l'existence de celles-ci et donc d'entériner le problème plutôt que de chercher à le résoudre. Les féministes qui dénoncent ces applications appellent à travailler sur les ressources situationnelles plutôt que sur des solutions numériques : donner la possibilité de faire appel aux gens autour de soi, en sensibilisant ceux-ci au problème et en les incitant à agir notamment, comme dans le cas du programme Stand'Up (cf. encadré 3), serait bien plus efficace que de faire appel à une personne ressource à distance.

- **Les arrêts à la demande**

Une étude réalisée à Toronto en 1989 sur le sentiment d'insécurité des femmes dans une soixantaine de stations de métro et d'arrêts d'autobus a conduit à la création en soirée d'un service de descente entre deux arrêts, à la demande, permettant aux femmes de se rapprocher de leur destination (Gilow, 2015). Ce dispositif a été mis en place récemment dans plusieurs villes françaises, notamment dans les métropoles d'Orléans et de Bordeaux en 2019 sur l'initiative de la société Keolis en collaboration avec les métropoles concernées. Il s'agit de lutter contre l'insécurité et le harcèlement. À partir de 21 ou 22 heures, le ou la passagère peut demander au conducteur à être déposé.e entre deux arrêts, dans un endroit éclairé et sans danger pour la descente du bus. Le dispositif semble utilisé et utile, d'après un article de Bordeaux-Gazette³². Île-de-France Mobilités a également décidé fin 2020 de généraliser l'arrêt à la demande la nuit sur toutes ses lignes de bus, après un test sur une soixantaine de lignes³³. Le dispositif s'étend progressivement à toutes les lignes de bus³⁴.

- **Les voitures de métro réservées aux femmes**

³² Rinaud J., mars 2019, « Bus : l'arrêt à la demande pour lutter contre le harcèlement sexiste », Bordeaux-Gazette, consulté le 3/06/2021.

³³ Guédon C., novembre 2020, « Île-de-France : vous pourrez bientôt descendre de bus entre deux arrêts en grande banlieue », Le Parisien.

³⁴ <https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/surete-ile-de-france-mobilites-s-engage-pour-des-transport-plus-surs>

Pour améliorer la sécurité des femmes dans les transports en commun et lutter contre le harcèlement, la création de voitures de métro réservées aux femmes a été testée dans plusieurs contextes. Marion Tillous a décortiqué les enjeux de cette mesure en s'appuyant sur plusieurs études de cas (Tillous, 2017a ; Tillous, 2017b).

La mise en place du dispositif : des enjeux sociaux et politiques

Elle rappelle que des acteurs institutionnels et non-institutionnels envisagent régulièrement de mettre en place des voitures de métro réservées aux femmes – et le plus souvent, également aux enfants et aux personnes à mobilité réduite – afin de pallier le harcèlement sexuel dans les transports. Cette mesure est particulièrement répandue en Amérique latine, en Asie du Sud-Est et au Japon, en Asie centrale et en Inde.

Elle a été mise en place dès 1863 dans le métro de Londres, puis à New-York et à Tokyo au début du XXe siècle. Marion Tillous montre que derrière les enjeux de genre attachés à cette mesure se cachent des enjeux de classe. Par exemple, au Japon, il s'agissait de protéger les jeunes filles aisées qui prenaient le train pour aller étudier au centre de Tokyo des regards indécents des hommes de milieu social plus modeste, employés dans la région, considérés comme des agresseurs sexuels potentiels, alors même que les statistiques issues des plaintes déposées le démentaient (Tillous, 2017a ; Tillous, 2017b). Aux États-Unis, au début du XXe siècle, le dispositif a été mis en place à la fois pour protéger les femmes des attitudes déplacées des hommes et pour inciter les femmes de la classe ouvrière, soupçonnées de complaisance vis-à-vis de ces attitudes, à adopter des attitudes plus convenables et plus féminines. Ainsi, le choix de réserver des voitures aux femmes résulte historiquement de rapports de domination de sexe et de classe, qu'il s'agisse de protéger les femmes des classes supérieures des hommes des classes populaires ou d'éduquer les femmes des classes populaires.

La mise en place de ce dispositif peut également s'inscrire dans une volonté d'exemplarité en matière de droit des femmes sur la scène internationale. À São Paulo ou au Caire, la mise en place des voitures réservées aux femmes s'inscrit dans le contexte de la mise à l'agenda des droits des femmes dans les instances internationales au début des années 1990. À São Paulo, le premier projet de loi est présenté en 1994, un an avant la dernière des grandes Conférences sur les Droits des Femmes à Pékin en 1995. Au Caire, alors que le gouvernement égyptien de l'époque cherche à se rapprocher des États-Unis, la mise en service des voitures réservées aux femmes pourrait être un moyen de se montrer exemplaire aux yeux des acteurs internationaux (Tillous, 2017b).

Les arguments en faveur et en défaveur du dispositif

Dans les années 1990, les féministes rejettent largement cette mesure qui isolerait les femmes et accentuerait la ségrégation, alors qu'à l'époque certains critiquent la trop grande présence des femmes dans l'espace public et plaident pour leur retour dans l'espace privé (Chicago Tribune, 29.05.1992, cité par Tillous, 2017b). D'ailleurs, dès le début du XXe siècle, les femmes des classes ouvrières aux États-Unis s'étaient opposées aux voitures réservées, faisant valoir leur égalité avec les hommes et le fait que si les voitures de métro classiques étaient assez satisfaisantes pour eux, elles l'étaient pour elles aussi. D'autres arguments opposés au projet aux États-Unis avaient été formulés à l'époque, comme l'insuffisance d'une seule voiture pour toutes les usagères ou encore la possibilité que les hommes soient moins enclins à laisser leurs sièges dans les autres voitures (Tillous, 2017b). À São Paulo, dans le cadre de controverses autour de la mise en place de voitures réservées dans les

années 2010, une association féministe a également mis en avant le risque que les femmes qui continueraient à voyager dans les voitures mixtes soient accusées de complaisance envers les actes de harcèlement. L'association considère aussi que cette mesure aurait pour effet de naturaliser les rapports sociaux de sexe, en considérant de manière implicite que les hommes sont des harceleurs ne pouvant contenir leurs pulsions, mais qu'elle risque également de laisser de côté les personnes transsexuelles et non-binaires, ancrant dans la société la norme hétéronormative et négligeant la question des hommes victimes de harcèlement (Tillous, 2017a). Ainsi, à toutes les époques et dans divers contextes, les féministes s'opposent très largement à cette mesure.

Les arguments en faveur du projet, de même que les acteurs les portant, ont davantage varié au cours du temps et selon les contextes. Comme on l'a vu, Marion Tillous a montré que si le dispositif semble d'abord répondre à des enjeux de genre, il est en réalité étroitement lié à des enjeux de classe. Au début du XXe siècle, ce dispositif s'inscrivait en effet dans une recherche de distanciation sociale, comme cela a été mentionné plus haut. Aujourd'hui, il est plutôt porté par des femmes de la classe ouvrière et employée, captives des transports en commun. C'est le cas à São Paulo notamment. L'usage de la voiture s'étant largement répandu, les réseaux de métro sont davantage utilisés par les classes populaires ; l'étalement urbain a également eu pour conséquence de rendre une partie de la population captive des transports en commun pour accéder aux emplois. Les agressions sexuelles dans les transports collectifs sont particulièrement violentes pour les personnes qui sont dépendantes d'une utilisation quotidienne des transports en commun, comme l'a montré l'analyse de Marion Tillous sur le cas de São Paulo, où les agressions sexuelles dans les transports sont très répandues (Tillous, 2017a). La mise en place de voitures réservées constitue alors, aux yeux de l'une des associations féministes ayant pris position, le moyen de politiser le problème du harcèlement et de déculpabiliser les femmes en cessant de leur laisser la responsabilité de se défendre elles-mêmes contre les agressions (Tillous, 2017a).

- **La communication**

Face à la prise de conscience massive du problème du harcèlement dans les transports en commun, très médiatisé depuis les années 2010, plusieurs campagnes de prévention ont vu le jour dans les dernières années. Elles ne sont pas sans ambivalences, comme le montre notamment Anne Jarrigeon. La campagne de lutte contre le harcèlement de 2018 lancée par Île-de-France Mobilités, la RATP et la SNCF montre des femmes apeurées, s'accrochant aux barres de métro alors que des prédateurs les approchent (figure 7). Cette campagne est « plutôt anxiogène qu'émancipatrice »³⁵. En effet, elle situe l'agression sexiste dans un registre animalisé alors que celle-ci est le fruit de constructions sociales inégalitaires qui favorisent la domination masculine. En présentant le prédateur comme un animal, elle le déshumanise, alors que l'agresseur sexuel peut ressembler à n'importe qui. Cette « altérisation de l'agresseur sexuel »³⁶ limite la possibilité pour les hommes de s'identifier au harceleur. De plus, selon le blog Crêpe Georgette, cette campagne fait peser sur les victimes avant tout la responsabilité de donner l'alerte³⁷.

³⁵ Parisdugendre.fr

³⁶ Blog Crêpe Georgette, cité par Les Inrockuptibles, mars 2018, « Pourquoi la nouvelle campagne de lutte contre le harcèlement dans les transports fait-elle débat ? », consulté le 3/06/2021.

³⁷ *Ibidem*.



Figure 7 – Affiches de la campagne anti-harcèlement d'Île-de-France Mobilités, de la RATP et de la SNCF 2017-2018

Ainsi, Anne Jarrigeon (2019c) montre que la prise de conscience collective de la question du harcèlement et sa médiatisation depuis une dizaine d'années pourrait avoir des effets pervers : les mesures mises en place sont bien souvent ambivalentes, voire contribuent à renforcer les stéréotypes sexistes et donc les inégalités femmes-hommes. Elle craint que les effets de ces mesures ambivalentes ne soient pas suffisamment documentés. Elle invite à « une vigilance quant aux bons sentiments, surtout s'ils sont paternalistes. » Les actions de prévention doivent prendre en compte de manière

approfondie les éventuels effets en termes d'émancipation pour les femmes. Il n'est pas si simple de produire des actions qui visent l'émancipation des femmes. Anne Jarrigeon plaide donc pour une prise de conscience transversale et intersectionnelle, qui prenne en compte à la fois les enjeux de genre et les enjeux sociaux qui les traversent (Jarrigeon, 2019c).

Les féministes mettent en avant l'importance selon elles de concevoir des dispositifs qui ne se contentent pas de dénoncer un problème, le harcèlement sexuel, mais participent réellement à faire évoluer les normes et les stéréotypes sexistes, en anticipant les conséquences de ces dispositifs. Pour la féministe états-unienne Andrea Dworkin, les hommes eux-mêmes ont toute leur responsabilité dans cette transformation des mentalités. Dans un discours célèbre prononcé en 1983 devant une assemblée constituée presque exclusivement d'hommes militants pour les droits des femmes, elle les appelle avec force à agir pour faire changer les choses et notamment pour lutter contre le viol. Dworkin rappelle la vulnérabilité des femmes face à la violence des hommes, une violence qui résulte d'une domination masculine ancrée dans le fonctionnement de la société. Elle considère que cette domination masculine véhicule le discours que les hommes peuvent violer, frapper, blesser, que les femmes sont disponibles pour leur fournir ce dont ils ont besoin. Elle appelle alors les hommes militants auxquels elle s'adresse à prendre conscience de ce système inégalitaire qui légitime la violence des hommes sur les femmes, à travailler sur leurs propres mentalités et à agir pour faire évoluer les mentalités des autres hommes, avant tout en luttant contre le viol, emblème de cette domination (Dworkin, 1983). Ainsi, selon elle, une manière de faire évoluer les normes qui ancrent dans la société la domination masculine et la violence qui l'accompagne serait de mobiliser largement les hommes et de s'appuyer sur eux pour impulser un changement massif de mentalités.

Conclusion

Les solutions présentées dans cette dernière partie visent à faciliter l'accès des femmes à l'espace public et aux transports en en améliorant le confort et la sécurité selon deux grands types de solution. D'une part, il s'agit de rendre ces espaces plus hospitaliers, moins anxiogènes et de prévenir les situations de harcèlement par l'animation des lieux ou encore l'évitement de situations à risque, par divers moyens : éclairage, animation des lieux, voitures réservées, arrêts à la demande, etc. D'autre part, il s'agit de lutter contre le harcèlement par une sensibilisation des harceleurs, des harcelées et des témoins. Si ces types de solutions, selon la manière dont elles sont mises en place, ne sont pas toujours sans ambivalences, on peut remarquer également qu'en grande majorité, elles tendent à lutter contre les violences faites aux femmes sans véritablement s'attaquer à la cause de ces violences. Finalement, au-delà de réponses urbanistiques et de politiques de sanction, les féministes appellent à favoriser une évolution des normes qui entretiennent d'une part la domination des hommes dans la société et *a fortiori* dans l'espace public et d'autre part la vulnérabilité des femmes.

Conclusion générale

Ce travail montre que la mobilité est l'un des domaines privilégiés de la matérialisation des normes genrées qui régissent la société. La première partie a rappelé que la majorité des sociétés occidentales étaient caractérisées par une organisation sociale bicatégorisée et hiérarchisée, avec deux sexes – féminin et masculin – distincts, des rôles sociaux propres et une domination des hommes sur les femmes. En vertu notamment d'un caractère supposé craintif et doux, les femmes ont été associées pendant des siècles à l'intérieur, à la sphère domestique et au soin des enfants, donc à l'immobilité, tandis que le domaine des hommes, supposés aventuriers et courageux, était celui de l'extérieur, de la sphère publique et de la mobilité. En conséquence, les espaces publics ont été largement conçus pour des hommes, mais aussi par des hommes, conduisant à ignorer le vécu des femmes. De nombreux espaces sont ainsi inadaptés aux besoins et aux aspirations des femmes.

Les recherches montrent que malgré des évolutions, les femmes assument encore aujourd'hui la majorité des tâches domestiques – courses, accompagnement et soins des enfants, etc. Beaucoup témoignent de leur difficulté à se déplacer accompagnées d'enfants ou chargées de chariots de course sur des trottoirs étroits ou dans des stations de métro sans ascenseurs. Ces contraintes impactent leurs choix modaux ; beaucoup de mères optent pour la voiture afin de faciliter l'accomplissement des diverses tâches qui leur incombent. Elles impactent également la portée des déplacements parcourus, qui sont davantage centrés sur le foyer et les environs que ceux des hommes, mais aussi leur déroulement, caractérisé par un chaînage des activités.

Ensuite, les recherches analysent les espaces publics comme des lieux inhospitaliers pour les femmes parce que la domination masculine s'y manifeste de diverses manières, notamment à travers le harcèlement sexuel. Expérimenté par une large majorité de femmes, notamment dans les transports en commun, celui-ci fonctionne comme des rappels à l'ordre constants du fait que les hommes sont en position de force dans ces espaces, qu'elles n'y sont pas bienvenues et qu'elles peuvent y craindre une agression. Les femmes manifestent un sentiment d'insécurité à l'extérieur de chez elles bien plus important que les hommes, ce qui les conduit à mettre en place différentes stratégies d'évitement des situations anxiogènes, allant du choix de leur tenue vestimentaire et d'une gestuelle adaptée à l'évitement total des déplacements solitaires à certaines heures. Le sentiment d'insécurité des femmes affecte donc profondément leur mobilité et conduit une partie d'entre elles à rester immobiles.

Finalement, il apparaît en creux dans ces recherches que la mobilité n'est pas seulement le reflet des inégalités femmes-hommes ; elle les entretient et les reproduit. Longtemps assignées à l'immobilité par le rôle social qui leur était dévolu, les femmes se sentent en insécurité dans un espace public dominé par les hommes, les obligeant à adapter leurs activités, leurs déplacements et leur comportement. D'après les auteurs et autrices qui s'intéressent à la question, le harcèlement et les diverses brimades qu'elles y subissent, ainsi que leur adaptation face à ces brimades, sont des actes qui répètent et entretiennent constamment un système inégalitaire fondé sur la domination masculine et la vulnérabilité féminine.

Pour rendre les espaces publics et les transports plus hospitaliers, plus adaptés à leurs besoins et moins anxiogènes pour les femmes, diverses solutions sont mises en place, notamment celles qui sont de l'ordre de l'aménagement des espaces. Des campagnes de communication pour lutter contre le harcèlement ont également vu le jour, notamment dans les dernières années avec la médiatisation

des violences faites aux femmes. Cependant, ces mesures ne sont pas sans ambivalences ; certaines sont accusées de contribuer à renforcer l'image des femmes comme vulnérables face à des harceleurs qui sont déshumanisés, créant une distance sociale entre les hommes ordinaires participant au harcèlement et les animaux qui sont censés les représenter. Finalement, à contre-courant de ces campagnes qui limitent les possibilités d'identification à la scène présentée, l'un des leviers pourrait être de favoriser l'implication de tous dans un problème qui concerne chacun, les hommes aussi bien – sans doute davantage – que les femmes.

Bibliographie

Andrews, H.F., 1978, "Journey to work considerations in labour force participation of married women", *Regional Studies* 12, 11–20, cité par Cresswell T., Uteng T.P., 2008, *Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding*, Ashgate.

Augoyard J.-F., Leroux M., 1992, « Les facteurs sensoriels du sentiment d'insécurité », in Y. Bernard et M. Segaud (dir.), *La ville inquiète : habitat et sentiment d'insécurité*, La Garenne-Colombes, Éditions de l'Espace européen, pp. 23-51.

Bereni L., Chauvin S., Jaunait A., Revillard A., Dézé A., Aucante Y., 2020, *Introduction aux études sur le genre*, De Boeck Supérieur.

Besse J.-M., 2010, « Le paysage, espace sensible, espace public », *META Research in Hermeneutics, Phenomenology, and Practical Philosophy*, vol. 2, n° 2, pp. 259-286., p. 266, cité par Gilow M., Lannoy P., 2017, L'anxiété urbaine et ses espaces. Expériences de femmes bruxelloises. *Annales de la recherche urbaine*, 112, 36-47.

Bienaimé C., 25 juillet 2015, « Première rencontre avec le collectif féministe de Seine Saint Denis, « Femmes en lutte 93 » », podcast Nasawiyat, les nouvelles féministes du monde arabe, France Culture.

Bienaimé C., 26 août 2016, « Ne nous libérez pas, on s'en charge », podcast Grande Traversée : Women's power, les nouveaux féminismes, France Culture.

Bourdieu P., 1998. *La domination masculine*. Saint-Amand-Montrond : Seuil, cité par Gilow M., 2015, Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies ». *Brussels Studies*, 87, [en ligne] <https://journals.openedition.org/brussels/1274>

Bourdieu P., 1990. « La domination masculine. » In : Actes de la recherche en sciences sociales. 1990. Vol. 84, pp. 4–31, cité par Gilow M., 2015, Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies ». *Brussels Studies*, 87, [en ligne] <https://journals.openedition.org/brussels/1274>

Buehler, Ralph and John Pucher. 2021. "International Overview of Cycling", in *Cycling for Sustainable Cities*, edited by Ralph Buehler and Ralph and John Pucher. Cambridge: MIT Press: 11-34.

Cardi C, Pruvost G. (dir.), 2007, *Penser la violence des femmes*, Paris, La Découverte.

Centre Hubertine Auclert, 2019, « Femmes et ruralité, Pour l'égalité entre les femmes et les hommes dans les territoires ruraux franciliens ».

Clarsen G., 2017, "Feminism and Gender", in Adey P., Bissell D., Hannam K., Merriman P., Sheller M., 2017, *The Routledge Handbook of Mobilities*, Routledge.

Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (CGET), 2016, « Quand des femmes changent leur ville en marchant », En Bref #17.

Condon S., Lieber M., Maillochon F., 2005, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue Française de Sociologie*, volume 46, p.265-294.

Conseil Régional d’Île-de-France, octobre 2006, Lutter contre les inégalités entre les femmes et les hommes dans l’aménagement du territoire, Contribution pour le Schéma Directeur d’Île-de-France de la Mission « Mise en Œuvre de la problématique de genre dans les politiques du Conseil Régional d’Île-de-France ».

Coutras J., 1997, « La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques », Recherches féministes, Territoires, volume 10, n°2.

Cresswell T., Uteng T.P., 2008, *Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding*, Ashgate.

Darke Jane, 1996, “The man-shaped city” in Chris Booth, Jane Darke, Susan Yeandle (eds.), *Changing places. Women’s lives in the city*, Basingstoke, Palgrave, pp. 88-99, citée par Condon S., Lieber M., Maillochon F., 2005, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue Française de Sociologie*, volume 46, p.265-294.

Darmon M., 2016, *La socialisation*, Paris, Armand Colin.

De Beauvoir S., 1976 (1949), *Le deuxième sexe*. Tome II : *L’expérience vécue*, Paris, Gallimard, p.13.

Denèfle S., 2004, « Femmes et villes », Presses universitaires François Rabelais, Maison des sciences de l’homme "Villes et territoires", citée par Lequen C., 24 et 25 mai 2018, « L’expérience ressentie au quotidien dans l’espace public selon le genre », 15^e colloque de la Relève VRM.

Despentès V., 2006, *King Kong Théorie*, Paris, Grasset, 160p.

Despentès V., 29 août 2019, « Meuf King-Kong », Podcast Binge Audio animé par Victoire Tuillon.

Dorlin E., 2008, *Sexe, genre et sexualités : introduction à la théorie féministe*, Paris, PUF, 2008, 153 p. (ISBN 978-2-13-055889-7)

Dumeurger M., avril 2021, « Chris Blache : face aux villes trop viriles », dossier « Agir pour le vivant », Libération.

Dworkin A., 1983, « Je veux une trêve de 24 heures durant laquelle il n’y aura pas de viol », Discours à la Midwest Regional Conference de la National Organisation for Changing Men, Minnesota.

Di Méo G., 2012, « Les femmes et la ville. Pour une géographie sociale du genre. », *Annales de Géographie*, n°684.

Enloe C. H., 1989, *Bananas, Beaches & Bases: Making Feminist Sense Of International Politics* (London: Pandora), citée par Cresswell T., Uteng T.P., 2008, *Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding*, Ashgate.

Erickson J., 1977, “An analysis of journey-to-work for women”, *Social Problems* 24, 428–35, cité par Cresswell T., Uteng T.P., 2008, *Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding*, Ashgate.

Fagnani J., 1983, “Women’s commuting patterns in the Paris region”, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 74, 12–24, citée par Cresswell T., Uteng T.P., 2008, *Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding*, Ashgate.

Ferraro K. F., 1996, « Women's fear of victimization : shadow of sexual assault ? », *Social forces*, 75, 2, pp. 667-690, *citée par* Condon S., Lieber M., Maillochon F., 2005, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue Française de Sociologie*, volume 46, p.265-294.

Forum Vies Mobiles, Motte-Baumvol B., Belton Chevallier L., Bonin O., Viana Cerqueira E., Fen-Chong J., 2021, « Quand les nouveaux modes de vie bouleversent les mobilités du quotidien en Angleterre ».

Fox M.B., 1983, "Working women and travel: the access of women to work and community facilities", *Journal of the American Planning Association* 49, 156–70, *citée par* Cresswell T., Uteng T.P., 2008, *Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding*, Ashgate.

Froidevaux-Metterie C., janvier 2014, « Redécouvrir le sujet du féminisme : pour une phénoménologie du féminin », CippaPhilosophie, youtube.com.

Froidevaux-Metterie C., 2015, *La révolution du féminin*, Collection Bibliothèque des Sciences Humaines, Gallimard.

Gardner C. B., 1995, "Passing By. Gender and Public Harassment", Berkley : University of California Press, *citée par* Gilow M., 2015, Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies ». *Brussels Studies*, 87, [en ligne] <https://journals.openedition.org/brussels/1274>.

Garofalo J., Laub J., 1979, « The fear of crime : broadening our perspective », *Victimology : an international journal*, 3, 3-4, pp. 242-253, *citée par* Condon S., Lieber M., Maillochon F., 2005, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue Française de Sociologie*, volume 46, p.265-294.

Garrard, J. 2021. "Women and Cycling: Addressing the Gender Gap" in *Cycling for Sustainable Cities*, edited by Ralph Buehler and Ralph and John Pucher. Cambridge: MIT Press: 197-219.

Gillot M., 2022, « La « Révolution cycliste plurinationale » de Santiago ou le vélo comme outil de revendications plurielles », Forum Vies Mobiles.

Gillot M., 2022, « Les mobilisations collectives cyclistes en Amérique du Nord : Mexico, San Francisco et Vancouver », Recherche en cours, Forum Vies Mobiles.

Gilow M., 2015, Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies ». *Brussels Studies*, 87, [en ligne] <https://journals.openedition.org/brussels/1274>.

Gilow M., Lannoy P., 2017, L'anxiété urbaine et ses espaces. Expériences de femmes bruxelloises. *Annales de la recherche urbaine*, 112, 36-47.

Gilow M., 2019, Le travail domestique de mobilité. Un concept pour comprendre la mobilité quotidienne des travailleuses avec enfants à Bruxelles, Thèse de doctorat, Université Libre de Bruxelles.

Goel R., Goodman A., Aldred R., Nakamura R., Tatah L., Totaro Garcia L. M., Zapata-Diomed B., Herick de Sa T., Tiwari G., de Nazelle A., Tainio M., Buehler R., Götschi T., Woodcock J., "Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far?". *Transport Reviews*, 2021.

Goffman E., 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne*. T. 2 : Les relations en public, Paris, Les Éditions de Minuit, citée par Gilow M., Lannoy P., 2017, L'anxiété urbaine et ses espaces. Expériences de femmes bruxelloises. *Annales de la recherche urbaine*, 112, 36-47.

Gordon M. T., Riger S., 1989, *The female fear*, New York, The Free Press, citée par Condon S., Lieber M., Maillouchon F., 2005, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue Française de Sociologie*, 2005/2, volume 46, p.265-294.

Granié M.-A., décembre 2020, « L'effet du genre et des stéréotypes de sexe sur les comportements de mobilité », conférence, Université Tout Age, Université Gustave Eiffel.

Granié M.-A., juin 2022, « L'effet du genre sur la mobilité sûre et durable », Forum Vies Mobiles.

Griffin S., 1977, « Rape : the all-American crime » in Duncan Chappell, Robley Geis, Gilbert Geis (eds.), *Forcible rape : the crime, the victim, the offender*, New York, Columbia University Press, citée par Condon S., Lieber M., Maillouchon F., 2005, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue Française de Sociologie*, volume 46, p.265-294.

Guédon C., novembre 2020, « Île-de-France : vous pourrez bientôt descendre de bus entre deux arrêts en grande banlieue », *Le Parisien*.

Hanmer J., Maynard M., 1987, *Women, Violence and Social Control*, Atlantic Highlands : Humanities Press International, citée par Gilow M., 2015, Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies ». *Brussels Studies*, 87, [en ligne] <https://journals.openedition.org/brussels/1274>.

Hanmer J., 1977, « Violence et contrôle social des femmes », *Questions féministes*, 1, pp. 69-88, citée par Condon S., Lieber M., Maillouchon F., 2005, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue Française de Sociologie*, volume 46, p.265-294.

Hanson S., Hanson P., 1981, "The impact of married women's employment on house-hold travel patterns: a Swedish example", *Transportation* 10, 165–83, citée par Cresswell T., Uteng T.P., 2008, *Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding*, Ashgate.

Hanson S., Pratt G.J., 1995, *Gender, work, and space*, International studies of women and place (London, New York: Routledge), citée par Cresswell T., Uteng T.P., 2008, *Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding*, Ashgate.

Hanson S., 2010, *Gender and mobility: new approaches for informing sustainability*. *Gender, Place and Culture*, 17(1), 5-23.

Howe A., O'Connor, K., 1982, "Travel to work and labour force participation of men and women in an Australian metropolitan area", *Professional Geographer* 34, 50–64, citée par Cresswell T., Uteng T.P., 2008, *Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding*, Ashgate.

Institut Paris Région, 2020, « Sentiment d'insécurité dans les transports publics franciliens », Enquête 2019.

Institut Paris Région, 2018, « Sentiment d'insécurité des femmes dans les transports en commun en 2017 ».

Jarrigeon A., 2018, « Toute chose égale par ailleurs », film documentaire, Programme de recherche Le(s) Pari(s) du Genre, 60 min.

Jarrigeon A., 2019a, « La mobilité des femmes : une liberté contrariée », Forum Vies Mobiles, consulté le 3/06/2021.

Jarrigeon A., 2019b, « Le poids du quotidien : les femmes face à la mobilité », Forum Vies Mobiles, consulté le 3/06/2021.

Jarrigeon A., 2019c, « Être une femme dans la ville, ou l'art de l'esquive », Forum Vies Mobiles, consulté le 3/06/2021.

Kramer C., Mischau A., 1993, "Städtische Angst-Räume von Frauen am Beispiel der Stadt Heidelberg", *in* : ZUMA 17. 1993. Vol. 33, pp. 45–63, *citée par* Gilow M., 2015, Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies ». *Brussels Studies*, 87, [en ligne] <https://journals.openedition.org/brussels/1274>

Law R., 1999, 'Beyond 'women and transport': Towards new geographies of gender and daily mobility', *Progress in Human Geography* 23 (4), 567–88., *citée par* Cresswell T., Uteng T.P., 2008, *Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding*, Ashgate.

Lequen C., 24 et 25 mai 2018, « L'expérience ressentie au quotidien dans l'espace public selon le genre », 15^e colloque de la Relève VRM.

Lépinard E., Lieber M., 2020, *Les théories en études de genre*, La Découverte, 127p.

Les Inrockuptibles, mars 2018, « Pourquoi la nouvelle campagne de lutte contre le harcèlement dans les transports fait-elle débat ? », consulté le 3/06/2021.

Lewis S., 2018, "Sexual harassment on the London Underground: Mobilities, temporalities and knowledges of gendered violence in public transport", these de doctorat, Université de Loughborough.

Lieber M., 2008, *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Les Presses de Sciences Po, *citée par* Gilow M., Lannoy P., 2017, L'anxiété urbaine et ses espaces. Expériences de femmes bruxelloises. *Annales de la recherche urbaine*, 112, 36-47.

Lieber M., décembre 2011, « Le sentiment d'insécurité au prisme du genre. Repenser la vulnérabilité des femmes dans les espaces publics », *Métropolitiques*.

Mandel J., 2004, "Mobility matters: Women's livelihood strategies in Porto Novo, Benin", *citée par* Hanson S., 2010, *Gender and mobility: new approaches for informing sustainability*. *Gender, Place and Culture*, 17(1), 5-23.

Maruani M., 2011, *Travail et emploi des femmes*, La Découverte, 128p.

Oppenchain N., 2017, « Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité », *Diversité*, n°187.

Pas E., 1984, "The effect of selected socio-demographic characteristics on daily travel behavior", *Environment and Planning A* 16, 571–81, *citée par* Cresswell T., Uteng T.P., 2008, *Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding*, Ashgate.

Pain R. H., 1997, « Social geographies of women's fear of crime », *Transactions of the Institute of British geographers*, 22, 2, pp. 231-244, Condon S., Lieber M., Maillochon F., 2005, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue Française de Sociologie*, volume 46, p.265-294.

Peyre E., Wiels J., 2015, *Mon corps a-t-il un sexe? : sur le genre, dialogues entre biologies et sciences sociales*, La Découverte, 360 p. (ISBN 978-2-7071-7358-4)

Prédali F., 2005, « Les pratiques de mobilité en Ile-de-France ». *Revue Netcom*, 19, n°3-4.

Préfet de la Région d'Île-de-France, décembre 2020, « Pistes cyclables provisoires en Île-de-France. Bilan régional de la démarche après six mois : des cyclistes au rendez-vous des réalisations mai à octobre 2020 ».

Raibaud Y., 2013, « Penser le masculin dans une perspective féministe », Colloque École, loisirs, sport, culture : la fabrique des garçons. Bordeaux, 13.05.2013. Université Bordeaux Montaigne. Pessac : Maison des Suds, citée par Gilow M., 2015, Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies ». *Brussels Studies*, 87, [en ligne] <https://journals.openedition.org/brussels/1274>.

Raibaud Y. (dir.), 2018, « Femmes et mobilités urbaines. Analyse des bonnes pratiques de la ville durable sous l'angle des inégalités entre les femmes et les hommes », Rapport pour Bordeaux Métropole, direction de la mobilité.

Raju S., 2005, "Gender and empowerment: Creating 'thus far and no further' supportive structures, A case from India", in *A companion to feminist geography*, ed. L. Nelson and J. Seager, 194–207. Malden, MA: Blackwell, citée par Hanson S., 2010, *Gender and mobility: new approaches for informing sustainability*. *Gender, Place and Culture*, 17(1), 5-23.

Ravalet E., Vincent-Geslin S., Kaufmann V., Viry G., Dubois Y., 2014, « Grandes mobilités liées au travail. Perspective européenne et longitudinale », École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Laboratoire de Sociologie Urbaine.

Ravalet E., 2015, « La marche en ville, un choix par défaut ? Un regard social sur la proximité à Lyon », in S. Lord, P. Negron-Poblete, J. Torres (dir.), *Mobilité et exclusion, quelles relations ?*, Montréal, Les Presses de l'Université Laval, pp. 225-252, citée par Gilow M., Lannoy P., 2017, *L'anxiété urbaine et ses espaces. Expériences de femmes bruxelloises*. *Annales de la recherche urbaine*, 112, 36-47.

Renard N., 2018, *En finir avec la culture du viol*, Les Petits Matins, 180p.

Rigal A., 2020, « Les ateliers vélo : fabriques d'autonomie et de modes de vie ? », *Forum Vies Mobiles*.

Rinaud J., mars 2019, « Bus : l'arrêt à la demande pour lutter contre le harcèlement sexiste », *Bordeaux-Gazette*, consulté le 3/06/2021.

Rosenbloom S., 2006, "Understanding women's and men's travel patterns: The research challenge", citée par Hanson S., 2010, *Gender and mobility: new approaches for informing sustainability*. *Gender, Place and Culture*, 17(1), 5-23.

Savé J., Enjeu C., Bernheim N. L., octobre 1975, *Les femmes s'entêtent*, Gallimard, Idées n°336.

Sayagh D., 2018, « Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents », thèse de doctorat, Université Paris Est, 383p.

Scharff V., 1992, *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motors*, UNM Press, 219 p.

Segert A., Brunmayr E., Novembre 2018, “Can Public Bike Sharing Systems Encourage Migrant Women to Use Bicycles?”, IHS Sociological Series Working Paper 123.

Skogan W., 1977, « Public policy and the fear of crime in large American cities » dans John Gardiner (ed.), *Public law and public policy*, New York, Praeger, *cité par* Condon S., Lieber M., Maillochon F., 2005, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue Française de Sociologie*, volume 46, p.265-294.

Stanko E., 1990, “Every day violence: how women and men experience sexual and physical danger”, London, Harper Collins, *cité par* Condon S., Lieber M., Maillochon F., 2005, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue Française de Sociologie*, volume 46, p.265-294.

Stanko E., 1992, “The Case of Fearful Women: Gender, Personal Safety and Fear of Crime”, *Women and Criminal Justice*, Vol. 4, pp. 117-135, *cité par* Gilow M., 2015, *Déplacements des femmes et sentiment d’insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies »*. *Brussels Studies*, 87, [en ligne] <https://journals.openedition.org/brussels/1274>

Tillous M., 2017a, « Des voitures de métro pour les femmes. De Tokyo à São Paulo, enjeux et controverses d’un espace réservé », *Annales de la recherche urbaine*, 112, 86-95.

Tillous M., 2017b, « Les voitures de métro réservées aux femmes comme instrument d’action publique : une réponse à quel problème ? ». *Géocarrefour*, 91.

Tillous M., 2020, « Les voitures de métro réservées aux femmes protègent-elles du harcèlement sexuel ? », *Métropolitiques*.

Valentine G., 1992, « London’s streets of fear » dans A. Thornley (ed.), *The crisis of London*, London, Routledge, pp. 90-102, *cité par* Condon S., Lieber M., Maillochon F., 2005, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue Française de Sociologie*, volume 46, p.265-294.

Ville de Paris, 2016, « Guide référentiel Genre et Espace public ».

Yavuz N., Welch E. W., 2010, “Addressing Fear of Crime in Public Space. Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit”, *in : Urban Studies*. 2010. Vol. 47, n° 12, pp. 2491–2515, *cités dans* Gilow M., 2015, *Déplacements des femmes et sentiment d’insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies »*. *Brussels Studies*, 87, [en ligne] <https://journals.openedition.org/brussels/1274>.

Young I.M., 1990, *Throwing Like a Girl and Other Essays in Feminist Philosophy and Social Theory* (Bloomington: Indiana University Press), *citée par* Cresswell T., Uteng T.P., 2008, *Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding*, Ashgate.

Zitoun, M.S., Boussaïd K., Bentoudert S., Kennouche M., 2020, « Se mouvoir, s’arrêter, s’afficher dans l’espace public : les stratégies de mobilité des Algéroises », *Forum Vies Mobiles*.