



Durable mais inégalitaire: la ville

Yves Raibaud

► **To cite this version:**

Yves Raibaud. Durable mais inégalitaire: la ville. Travail, genre et sociétés, L'Harmattan/La découverte, 2015, Travail, Genre et Sociétés, p.29-47. <halshs-01179180>

HAL Id: halshs-01179180

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01179180>

Submitted on 21 Jul 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Si le concept de développement durable (*sustainable development*) est entré dans le langage commun depuis plus de trente ans, celui de ville durable est plus récent. « *A quoi ressemblera la ville de demain ? Comment la penser, la construire et la gérer ?* »¹ s'interroge sur son site internet le ministère français du Développement Durable. Des politiques publiques répondent depuis deux décennies à ces questions en mettant en œuvre les « bonnes pratiques » de la ville. A l'idée globalement admise (et progressivement acquise par les habitants des villes européennes) que l'épuisement des énergies fossiles, le réchauffement climatique et la pollution sont des menaces aussi importantes que les conflits sociaux et l'insécurité correspond la mise en œuvre d'actions volontaristes visant à réduire la consommation d'énergie, limiter la circulation automobile et l'étalement urbain. Nous interrogeons dans cet article des projets qui semblent faire consensus (pénalisation du trafic automobile intra-urbain, encouragement du deux-roues motorisé, du vélo et de la marche à pied, du tramway et des autres transports en commun, du covoiturage) du point de vue des inégalités femmes hommes, à partir d'une série de recherches menées sur l'agglomération urbaine de Bordeaux. L'analyse de l'enquête sur les mobilités des ménages réalisée par l'Agence d'urbanisme d'Aquitaine montre en effet que les femmes seraient défavorisées par ces mesures, aussi bien en raison des tâches qui leur sont majoritairement dévolues (accompagnement des enfants, des personnes âgées, courses etc.), par le fait qu'elles ont une moins grande habileté [acquise] dans les mobilités alternatives, ou par le sentiment de leur vulnérabilité dans l'espace public (crainte de l'agression dans certains quartiers et/ou la nuit). A qui profite la ville durable ? Comment et où se décident les nouveaux usages de la ville ? Comment se mettent en place les « changements de comportements » nécessaires à cette transition vers une ville que ses promoteurs décrivent comme « douce », « calme » (*city slow*), « belle », « apaisée » (aurba, 2013) ?

En Europe on peut dater de 1972 l'entrée en politique des prises de conscience des problèmes de changement climatique avec la création du Club de Rome et la conférence de Stockholm, organisée par les Nations Unies. C'est dans cette circonstance qu'apparaît la notion d'écodéveloppement, corrélant la volonté d'un développement économique et social et la nécessité d'inscrire cette volonté au regard des enjeux environnementaux du futur (Ulrich, 2014). Le développement durable est défini par le rapport Brundtland en 1987 comme le « développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». A partir du sommet de Rio (1992) apparaissent de nouveaux modes de gouvernance : le développement durable descend au niveau des collectivités locales, désormais sensibilisées au respect de l'environnement et au développement de nouvelles solidarités. En France, à la faveur des lois de décentralisation, les assemblées territoriales mettent en place des outils d'actions tels que l'Agenda 21. Le passage du développement durable au développement urbain durable s'opère lorsqu'on élargit le concept d'environnement naturel à celui d'environnement en général, y compris urbain. Cyria Emelianoff explique que « le terme de ville durable – *sustainable city* – désigne un horizon politique de portée lointaine » et « sert de référentiel prospectif », tandis que celui de « développement urbain durable renvoie au processus d'internalisation du développement durable dans l'urbanisme, selon des modalités plus professionnelles que politiques » (Emelianoff, 2007, p. 48).

La ville durable peut être considérée comme consensuelle si l'on considère l'environnement naturel comme un réel immuable, préalable à l'installation humaine. Mais n'est-ce pas aussi une construction ? « *Chaque société construit artificiellement ses états de nature qui assurent une partition, une répartition et un régime de relations légitimes (...) entre l'humain et le non humain, entre le naturel et le social* » (Lussault, 2007, p. 20). Dans ces conditions « *La nature, comme la société, n'est pas considérée comme le fondement, externe et évident, de l'action humaine et sociale mais comme un compromis extrêmement problématique* » (Latour, 2001, p.329, in Lussault, 2003, p.21). La littérature scientifique alimente la confusion entre ville durable et urbanisme durable, favorisant la construction d'un cadre idéologique pour de nouvelles formes de l'action publique, à différentes échelles. Celles-ci débouchent sur l'identification de figures constitutives de la ville durable : la ville polycentrique, la ville dense, la ville nature, la ville intermodale, la ville de la mixité sociale et fonctionnelle, la ville citoyenne, les écoquartiers (Bourdin, 2009). Ces figures se déclinent elles-mêmes en

¹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Ville-durable.965-.html>

normes et en procédures techniques qui circulent et se diffusent à l'échelle de la planète : les « bonnes pratiques » en charge de produire la ville durable.

Cette ville durable est-elle une ville pour tous ? En France les travaux de Jacqueline Coutras (1996) et ceux de Marylène Lieber (2008) ont montré les inégalités d'accès aux villes françaises pour les femmes. Guy Di Méo (2011) parle de « murs invisibles » que les femmes contournent de façon automatique, après avoir incorporé les limites de zones interdites de l'espace public. La ville androcentrique a produit et continue de produire des normes spatiales qui traduisent l'expression de la Cité, espace du pouvoir social, économique et politique, depuis toujours aux mains des hommes (Bernard-Hohm et Raibaud, 2012). Dans toute l'Europe, de nombreux équipements sportifs d'accès libre conçus « pour les jeunes » (*skateparks, citystades*) rappellent que les garçons sont les usagers majoritaires de la ville. Dans le même temps, on conseille aux jeunes femmes de ne pas faire du jogging dans des endroits isolés, d'être sur leurs gardes dans les transports en commun ou d'éviter certains quartiers². Certes la manière de considérer cette dichotomie peut paraître dépassée en France aujourd'hui, alors que 85% des femmes sont sur le marché du travail. Il n'empêche que les différences perdurent dans la répartition des temps de vie : en ville les femmes font toujours plus de travail et d'accompagnement domestiques que les hommes, elles sont plus nombreuses à être des travailleuses précaires et à temps partiel, à s'arrêter de travailler à chaque naissance d'enfant. Elles sont toujours dominées dans l'occupation des espaces, sur lesquels elles subissent, plus qu'à leur tour, la violence des hommes³. Ces inégalités se retrouvent dans le mode de gestion de la ville. La présence des femmes aux postes-clés est faible : les élus en charge des grands programmes, les architectes, urbanistes, directeurs des services d'équipements, concepteurs des programmes urbains sont des hommes.

La ville durable de demain est-elle en mesure de compenser les inégalités de la ville d'aujourd'hui? La première partie de cet article livre un état des lieux des inégalités sexuées dans la ville d'aujourd'hui et la seconde une analyse critique d'un projet de construction de la ville de demain. Trois études, réalisées entre 2010 et 2014 sur l'agglomération de Bordeaux, sont d'abord mobilisées pour analyser les inégalités femmes hommes dans la ville. A partir du premier constat des « peurs dans la ville » ressenties par la plupart de femmes interrogées, nous montrerons que ces phénomènes ne sont pas des simples construits mais des processus en construction, appuyés par des politiques et des budgets publics. A partir d'une enquête réalisée au cours d'une opération de participation nommée « *Le Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise* » (Agence d'Urbanisme d'Aquitaine, 2013), nous analyserons ensuite par quels processus la voix des femmes est minorée ou disqualifiée et comment le consensus qui se dégage impose une ville faite « par et pour les hommes ». La reproduction des inégalités femmes hommes se réalise ainsi sous une apparence démocratique qui reste crédible tant que ne sont pas questionnés les processus de construction de la ville sous l'angle du genre. On peut ainsi poser l'hypothèse que les bonnes pratiques de la ville durable sont, selon l'expression de François de Singly, « des habits neufs de la domination masculine » (De Singly, 1993).

L'usage de la ville par les femmes

Peurs urbaines

Les recherches menées par le laboratoire Aménagement Développement Environnement Santé Société (adess) et l'Agence d'urbanisme d'Aquitaine (aurba) en 2010 et 2011 (*aurba* 2011, Bernard-Hohm et Raibaud, 2012) tentent de mesurer le poids des normes de genre sur les pratiques urbaines au quotidien. La première partie de l'étude reflète les caractéristiques de la société française. L'analyse par type de ménages révèle une inégalité structurelle constante : les femmes représentent 4/5ème des familles monoparentales et ont des salaires de 15 à 20% inférieurs aux hommes. L'enquête mobilité-ménages montre que les femmes ont des déplacements professionnels nettement moins importants que les hommes mais qu'elles sont trois fois plus nombreuses que ceux-ci à utiliser leur voiture dans les déplacements d'accompagnement et pour ceux liés aux tâches domestiques. Si les personnes vivant seules

² « Lorsque vous sortez : évitez les lieux déserts, les voies mal éclairées, les endroits sombres où un éventuel agresseur peut se dissimuler. Dans la rue, si vous êtes isolée, marchez toujours d'un pas énergique et assuré. Ne donnez pas l'impression d'avoir peur », telle était la recommandation faite aux femmes sur le site du Ministère de l'Intérieur (supprimé depuis 2012).

³ http://www.inegalites.fr/spip.php?page=rubrique&id_groupe=15&id_rubrique=114

entre 30 et 45 ans sont majoritairement des hommes, la proportion s'inverse à partir de 50 ans : à partir de 75 ans, 85% des personnes seules sont des femmes. Ces inégalités sont perceptibles aussi dans les organigrammes institutionnels : la présence des femmes aux postes clés de responsabilité politique est faible : 7 femmes vice-présidentes pour 29 vice-présidents à la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) ; le président de la CUB, le maire de Bordeaux, le président du Conseil Général de la Gironde et le président du Conseil Régional d'Aquitaine sont des hommes.

Dans la deuxième partie de l'étude, dix-sept femmes ont été réunies par l'aurba. Chacun des trois groupes a participé à deux heures et demie de discussion autour des usages urbains et de la perception de la ville. Toutes ont en commun d'adopter des stratégies pour franchir les « frontières interdites ». De nuit, les seniors sortent à plusieurs ou en couple, jamais seules, certaines font appel aux réseaux sociaux sur internet. Les jeunes adoptent aussi le déplacement en groupe d'ami-e-s, et intériorisent des cartes mentales afin d'éviter les zones anxiogènes. Elles anticipent leurs déplacements et contrôlent leur tenue corporelle dans l'espace public en prenant des précautions vestimentaires (ni jupes, ni talons hauts.), ce que précise un travail mené par Laura Van Puymbroecke, étudiante à Bordeaux Montaigne (Van Puymbroecke, 2014), qui met en valeur le fait que ces craintes ne sont pas fantasmées mais correspondent à un danger bien réel.

Le harcèlement des étudiantes à Bordeaux ⁴

Ce travail a été réalisé à partir de 2 questionnaires, plus de 600 réponses de jeunes femmes ayant subi une agression, dont 187 étudiantes bordelaises. Après avoir classé ce qui est ressenti comme des agressions par les jeunes femmes (drague lourde, insultes, caresses et attouchements non désirés, agression physique, agression sexuelle et viol), l'étude cartographie les lieux de harcèlement ou d'agression, puis interroge les étudiantes sur les précautions qu'elles prennent avant de sortir : vêtements adaptés, choix d'itinéraires, stratégie de contournement de groupes d'hommes, isolement dans la marche par un i-pod ou un téléphone portable. Ce comportement est le plus souvent maîtrisé et intériorisé au point de ne pas être signalé dans les enquêtes sur les mobilités. Le mémoire présente le harcèlement de rue comme un tabou social, périodiquement soulevé à l'occasion d'un fait divers dans les métropoles, mais dont on n'analyse pas le rôle systémique dans la régulation de la place des femmes et des hommes dans la ville.

Plus encore qu'un outil de mobilité, la voiture représente un moyen de protection pour affronter la nuit. Les seniors s'y verrouillent. La voiture sert aussi à protéger les enfants des dangers de l'espace public. Les attentes que ce groupe de femmes expriment sont nombreuses : améliorer l'offre de mobilité avec une priorité donnée à la sécurisation des stations de tramway, qui sont perçues la nuit comme des abcès de fixation d'alcoolisme et de violence urbaine ; des « taxis roses » réservés aux femmes à la sortie des boîtes de nuit ? Une surveillance discrète par une présence humaine dans les espaces publics et dans la rue, un meilleur éclairage des rues longues et rectilignes ? La mise à jour des interdictions spatiales et temporelles délimite des territoires de fréquentation mixtes qui sont jugés attractifs et des secteurs à risques mis dans la catégorie des « repoussoirs ». Ces indicateurs ont permis de cartographier la ville à partir d'une base de données sensorielles faites d'usages, de perceptions concrètes et de fantasmes.

La troisième partie de l'étude s'appuie sur des travaux de terrains. L'approche micro-géographique transpose sur un quartier, un carrefour, un jardin public le relevé de données issues d'une observation quantitative et qualitative des mobilités par sexe : comptage, relevés de présence par tranche horaire, identification d'espaces interdits, d'horaires évités, enquêtes semi-directives sur le vif ou par internet. Trois lieux ont servi de test pour élaborer la méthodologie d'enquête genrée, chacun représente un type particulier d'espace urbain.

Trois études microgéographiques (aurba, 2011)

1. *Le quai de Paludate est un quartier de fête dans un espace délaissé de la ville (friches urbaines, proximité de la gare, habitat dégradé). Les jeunes femmes plébiscitent le quartier mais en craignent les abords et*

⁴ Laura Van Puymbroecke, mémoire de DUT, 2014, sd. de Yves Raibaud.

calculent leurs déplacements par peur des agressions. Leur fréquentation des boîtes de nuit est favorisée par une politique tarifaire avantageuse. Elles se sentent protégées par le personnel de sécurité et, dans une moindre mesure, par les voitures de police. Le danger commence au-delà, lorsqu'il faut rentrer tard le soir. La présence des femmes est un indicateur d'ambiance urbaine : parce que la peur de la ville la nuit est, pour elles, moins importante que le plaisir de la fête, Paludate reste attractif pour toutes les autres catégories de population qui fréquentent le quartier la nuit.

2. *La Porte de Bourgogne est un lieu de transit entre les deux rives de Bordeaux, le centre ville et les quais, le quartier de la Bourse (résidentiel et commerçant) et le quartier Saint Michel (populaire). Cependant ni le potentiel patrimonial, ni l'aménagement des quais (piste cyclable, jardins) ne font de ce quartier un lieu plaisant pour les milliers de personnes des deux sexes qui y passent chaque jour. Les femmes évitent généralement les deux côtés de la voie sur berge : le passage piéton et cycliste sous le Pont de Pierre, le trottoir et les commerces du quai de Richelieu (bars en terrasse). Elles disent ressentir du stress à la station lorsqu'elles changent de tram, lorsqu'elles le prennent en direction des périphériques la nuit, lorsqu'elles doivent remonter le cours Victor Hugo vers le centre ville. Leur stress est majoritairement lié à une crainte d'agressions masculines.*
3. *Le Parc de Fongravey, est un des atouts de la ville de Blanquefort, au Nord-Ouest de l'agglomération urbaine. Le choix de ne pas fermer le parc la nuit et de renforcer la présence des associations et des services à la population dans les bâtiments du parc a facilité son utilisation et densifié les circulations, devenues de ce fait mixtes et intergénérationnelles. Le sentiment d'insécurité des usagers est faible, y compris chez les femmes, et même la nuit, sauf sur les polarités où s'affirment des groupes de garçons. Le skatepark et le parking attenants représentent les seuls points noirs de cet aménagement, parce qu'ils focalisent des groupes de garçons qui y font régner leur loi.*

Le vélo en ville : une alternative favorable aux femmes ?

Le vélo est considéré comme l'exemple même de la bonne pratique écologique en termes de mobilité durable, un excellent moyen de soulager la ville des nuisances sonores et de la pollution, une solution pour la décongestionner du trafic automobile au moment des migrations pendulaires. Résumons les arguments des élu-e-s et des associations qui font la promotion de son usage : le vélo ne pollue pas, il ne consomme pas d'énergie fossile. Le vélo est bon pour la santé. Le vélo est économique. Rajoutons ceux des urbanistes : le vélo réduit les embouteillages, fluidifie la circulation, rend la ville silencieuse.

La pratique du vélo est-elle la même pour les femmes et les hommes, en termes d'usage et d'accessibilité ? Les statistiques éparses produites par les villes, les associations ou le ministère de l'écologie et du développement durable donnent à peu près le même résultat : la proportion des cyclistes urbains serait de 60% d'hommes et de 40% de femmes. Ce sont également les chiffres de location de VCub sur l'agglomération de Bordeaux. Florianne Ulrich (Ulrich, 2014) précise ces chiffres par une enquête réalisée en 2013 sur l'échantillon de trois places bordelaises à des heures et des jours différents, mais communs aux trois places. Sur 10 932 passages de vélos comptabilisés, 62 % des cyclistes sont des hommes et 38 % de femmes. La proportion de femmes et d'hommes pratiquant le vélo est à peu près la même sur les trois places. L'écart se creuse par temps de pluie, 78 % des cyclistes sont alors des hommes. Autre variable creusant les écarts : la nuit, particulièrement les matins d'hiver et les soirs de week-end. Au total le pourcentage d'hommes n'est jamais en dessous de 56% des cyclistes, toutes places, horaires et jours d'observations confondus. Enfin si 38% des usagers du vélo sont des femmes à Bordeaux, 58% des porte-bagages enfants sont installés sur leurs vélos.

Le vélo ne représente que 8 % des déplacements dans le centre ville de Bordeaux (3% il y a 10 ans). Même si Bordeaux figure en bonne place, on est encore loin du record français détenu par Strasbourg avec 15% des déplacements urbains. Les écarts ne risquent-ils pas de s'aggraver à l'avenir ? Florianne Ulrich (id.) tente de répondre à cette question avec une deuxième enquête réalisée en 2013-2014 auprès de femmes ne pratiquant pas ou plus le vélo. Le mauvais temps est mentionné comme un frein important.

« C'est vrai, les gars ils n'ont pas ce problème-là, parce que même s'ils doivent 'bien présenter' ils peuvent quand même sauver un peu leurs habits (...) Une femme par exemple, elle prend le vélo, elle arrive ruinée, tu fais quoi ? Ou alors faut prévoir deux tenues » (Marion, in Ulrich, 2014)

L'arrivée d'un deuxième enfant est un autre frein mis en avant par les femmes interrogées. Elles n'envisagent plus d'utiliser leur vélo, évoquant la multitude de leurs déplacements (accompagnement des enfants, courses, travail), et des trajets plus complexes que ceux des hommes. D'autres éléments sont évoqués dans les entretiens : la question de la présentation de soi au travail lorsque jupes, tailleurs, talons, coiffure, maquillage font implicitement partie d'une « tenue professionnelle », peu compatibles avec la pratique du vélo. Certaines femmes (de tous âges) évoquent aussi leur manque d'aisance et leur crainte de tomber ou de se faire renverser ; d'autres l'embarras que représenterait une « panne » (déraillement, crevaison). Arrivent ensuite les obstacles d'ordre relationnel avec les hommes, automobilistes, piétons, cyclistes : réflexions, moqueries, sifflets, comportements sexistes ou misogynes, qui ne sont pas spécifiques à l'usage du vélo. Les femmes ne bénéficient donc pas du même accès à la pratique du vélo que les hommes. Les principaux obstacles évoqués sont liés à leur « condition féminine ». L'insécurité (sous tous les aspects évoqués ci-dessus) est-elle réelle ou apprise dès l'enfance, lorsqu'on apprend aux jeunes filles qu'il faut être sur leurs gardes dans l'espace public ?

Loisirs des jeunes : le constat de la domination masculine

Les études menées par adess sur les loisirs des jeunes⁵ font apparaître une très grande inégalité dans l'attribution des moyens par les collectivités territoriales et l'Etat selon qu'il s'agisse de loisirs féminins ou masculins (Maruejols et Raibaud 2011, Ayrat et Raibaud 2014). Les mêmes études montrent que les filles décrochent à partir de la 6^{ème} des activités de loisir sportif, culturel ou généraliste proposées par les municipalités ou les associations mandataires, tandis que se met en place une offre de loisir se disant neutre, mais spécifiquement destinée aux garçons (*skateparks, citystades*, lieux de répétition des musiques actuelles/amplifiées, activités et événements liés aux « cultures urbaines ») dans l'objectif, constamment réaffirmé, de canaliser la violence des jeunes dans des activités positives. Enfin, et malgré les recommandations des partenaires publics (MJSCS et CAF)⁶, les dispositifs de vacances pour tous peinent à faire partir les filles, en particulier les plus grandes d'entre elles, surtout lorsqu'elles appartiennent aux classes pauvres, étrangères ou originaires de quartiers classés politique de la ville. Dans une enquête réalisée sur trois communes de la Communauté urbaine de Bordeaux (Maruejols *in* Bacou et Raibaud 2011), l'étude montre que 2/3 des bénéficiaires de l'offre de loisirs publique ou associative subventionnée sont des garçons. S'ils sont plus de 65 % dans les activités sportives (toutes disciplines confondues), ils représentent aussi 50% des effectifs des écoles de musique et des médiathèques, 75 à 80% des utilisateurs réguliers des maisons de quartier, maisons de jeunes, clubs de prévention et pratiquement 100% des utilisateurs des équipements sportifs d'accès libre. Une autre enquête menée dans la Région Midi-Pyrénées montre que le coût des équipements et des services, rapporté au sexe des bénéficiaires et par individu, représente un écart moyen de plus de 30% au profit des garçons (Bacou, *in* Ayrat et Raibaud, 2014).

Cette double inégalité (nombre de bénéficiaires, coût par bénéficiaire) devrait apparaître comme une préoccupation prioritaire si l'on veut lutter contre les inégalités structurelles qui découlent de ces constats : des femmes moins bien insérées dans la ville et dans leur environnement social et professionnel. Or ce que les chiffres révèlent comme la preuve d'une grande injustice est traité comme « allant de soi », de « l'ordre de l'évidence » (Goffman, 2002 [1977] ; Lieber, 2008). Lorsque nous faisons apparaître un décrochage massif des filles à partir de la 6^{ème} dans leurs loisirs, à un moment où une autonomie possible donnée aux adolescent.e.s leurs permettraient de faire des choix personnels, les entretiens menés avec les animateurs.trices et les élu.e.s ou responsables des politiques de la jeunesse montrent comment ce phénomène est banalisé :

⁵ 1. *Mixité, parité genre dans les équipements et espaces publics destinés aux loisirs des jeunes*, Edith Maruejols Yves Raibaud, Conseil régional d'Aquitaine, 2012 http://www.adess.cnrs.fr/IMG/pdf/mixite_loisirs.pdf. 2. *Mixité, Parité, Genre et Lutte contre les discriminations dans les politiques publiques. Rapport de recherche 2011 2012 Région Midi-Pyrénées*, Magalie Bacou, Université de Toulouse.

⁶ Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale, Caisse d'Allocation Familiale.

« C'est vrai, elles sont moins nombreuses, mais il y en a de plus en plus », « Les filles sont plus mûres, elles savent mieux s'occuper, elles préfèrent rester chez elles », « Ce qui est important c'est de s'occuper des jeunes [garçons] les plus difficiles, en échec scolaire, avant qu'ils ne tournent mal », « On ne peut pas forcer les filles, c'est leur affaire, d'ailleurs elles ne sont pas toutes comme ça, il y en a au foot, dans les groupes de rock » (in Ayrat et Raibaud, 2010).

D'autres raisons données à ce décrochage des filles (quand il n'est pas tout simplement nié) sont la supposée « nature » (les gènes et les hormones seraient-ils actifs pour faire sortir les garçons et rentrer les filles chez elles à l'adolescence ?) ; les supposées « cultures » (les gens du voyage, les maghrébins, les turcs ne seraient-ils pas plus « machos » ?)... (Ayrat et Raibaud, id). Lorsqu'on montre que les résultats sont les mêmes dans les quartiers aisés et populaires, l'insistance finit par énerver : les femmes et les hommes ne seraient-ils pas égaux devant la loi, en particulier en France ? N'y a-t-il pas de plus grandes injustices liées aux classes sociales ou à l'origine ? (id). Cet « ordre de l'évidence » ne permet pas de voir que le fossé se creuse entre les filles et les garçons : disparition des filles des activités de loisirs mixtes, repli des filles sur des activités conformes aux stéréotypes de genre, plus grande importance donnée aux activités masculines. Le twirling bâton, la GRS, la natation synchronisée ? Ringard, ridicule, démodé. Le rock, le skate, le graff, le hip-hop ? Important, utile, d'une grande valeur sociale (id.). Cette négation des inégalités s'exprime aussi par la survalorisation de la minorité des filles qui pratiquent des activités marquées comme « masculines » (les filles footieuses, skateuses, rockers), tandis que les garçons attirés par les activités des filles rasent les murs ou disparaissent complètement, les lieux de pratiques non mixtes masculines devenant quasi mécaniquement des « lieux de l'homophobie ordinaire » (Alessandrin et Raibaud, 2013).

Derrière ces recherches apparaît l'hypothèse centrale de ce travail : les inégalités structurelles entre femmes et hommes ne sont pas un simple construit, connaissant des variables géographiques (entre nord et sud, centre et périphéries, pays catholiques, hindouistes ou musulmans), mais une construction à l'œuvre ici et maintenant, en particulier à travers les politiques publiques. Montrer que 75% des budgets publics destinés aux loisirs des jeunes sont consommés par des garçons ou que 100% des équipements de loisirs sportifs d'accès libre sont occupés par eux revient à interroger la ville sous une autre focale : une ville faite par et pour les hommes.

Ville durable : une affaire d'hommes

Une participation citoyenne favorable aux hommes

En 2012 la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) et l'Agence d'Urbanisme d'Aquitaine (aurba) organisent une consultation. Il s'agit de débattre, avec l'aide d'experts, sur les schémas de mobilité urbaine des vingt prochaines années. La lettre de cadrage invite à une concertation autour des problèmes que pose l'accès à la métropole. L'objectif est de réaliser entre janvier et octobre 2012 un travail de concertation rassemblant des représentants de l'Etat et des collectivités territoriales, employeurs, salariés, syndicats, experts, fédérations et associations d'usagers. Dans le document de 186 pages qui conclut le *Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise* un an plus tard (aurba, 2013) il n'apparaît pas que les habitants, usagers, citoyens, piétons, cyclistes, automobilistes, utilisateurs de transports en commun, consommateurs, entrepreneurs ou militants de la métropole bordelaise puissent avoir un sexe, ni que celui-ci ait une influence sur l'expérience de la ville et les mobilités qui en découlent. Le fait que les femmes soient présentes ou absentes des processus de participation peut avoir des conséquences sur le projet urbain. Il était donc nécessaire d'abord de prouver cette absence relative, ensuite de montrer que la voix des femmes présentes n'est pas entendue, avant de poser l'hypothèse que les conclusions et synthèses proposées sont déterminées par une vision masculine de la ville.

La lettre de commande du *Grenelle des mobilités* est signée par le Préfet de la région Aquitaine, le Maire de Bordeaux, le Président du Conseil régional d'Aquitaine, le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux et le Président du Conseil général de la Gironde : cinq hommes, un classique de la vie politique et administrative française. Les présidents de commissions du *Grenelle des mobilités* et les rapporteurs d'ateliers thématiques sont issus de la société civile, des corps constitués et de l'université. Ils encadrent les débats et cosignent le rapport final. 5 présidents de commission sur 6 et 5 rapporteurs d'ateliers sur 6 sont des hommes. La liste initiale des participants du Grenelle des mobilités est composée de 73 hommes et 28 femmes [27 %], auxquels ont pu se rajouter, lors des plénières, d'autres participants

intéressés par les thèmes abordés (200 participants au total). Le document de l'aurba annonce 20 experts extérieurs. Lors des séances observées les 12 experts qui ont présenté les « projets innovants » étaient des hommes.

Les observations portent ensuite sur le temps de parole. Ainsi, lors d'une plénière (26 juin 2012, 91 participants, 69 hommes et 22 femmes [24%]) :

- Les hommes ont pris la parole 39 fois et les femmes 7 fois [15%]
- Le temps moyen de parole dans les débats est 3 mn 25 pour les hommes et 1 mn 32 pour les femmes.
- Le temps de parole mesuré au final est de 3 h 23 mn pour les hommes et 17 mn pour les femmes [8%] (présidents, rapporteurs et experts inclus).

Les comptages réalisés lors des trois plénières (incluant la séance finale du 19 octobre 2012) et des quatre ateliers observés donnent ces chiffres :

- Présence moyenne de 77% d'hommes et 23% de femmes
- Temps de parole (présidents, rapporteurs et experts inclus) de 90 % pour les hommes et 10 % pour les femmes.

Les présidents de séance oublient souvent les femmes qui lèvent la main. Ils acceptent les interventions « sauvages », les « reprises de parole » après la réponse de l'expert (pratiques exclusivement masculines) et priorisent, dans leurs arbitrages sur le tour de parole, les notables, experts ou élus locaux, tous des hommes. La faiblesse du temps de parole des femmes n'est donc pas seulement due à des mécanismes d'autocensure : les femmes ne sont pas « prioritaires » aux yeux des présidents de séance. Les mesures quantitatives et les observations qualitatives des inégalités femmes hommes dans la prise de parole peuvent être mises en relation avec les sujets traités. Dans les séances plénière, plusieurs femmes sont interrompues dans leur intervention par le président de séance sous le prétexte que le propos est « hors sujet », traite « de cas particuliers et non pas de l'intérêt général » ou que l'intervention est jugée trop longue. Voici quelques exemples de ces interventions et les réactions qu'elles suscitent.

Exemple n° 1 intervention de Mme C., de la FCPE

Madame C., représentant la Fédération des Conseils de Parents d'Elèves (FCPE) intervient dans le débat sur les nouvelles mobilités urbaines pour rappeler les difficultés des parents, en majorité des mères, qui accompagnent les enfants à l'école. Comment faire sans voiture lorsqu'on a trois enfants dans trois écoles différentes, qu'on habite loin des écoles et qu'on travaille soi-même dans un quatrième lieu ? Comment faire avec les plus petits qui marchent mal, ou lentement ? Peut-on les emmener à pied sous la pluie lorsqu'ils sont un peu malades ou enrhumés ?

L'intervention de Madame C. est d'abord coupée par un participant qui objecte qu'il n'y a pas que les mères qui accompagnent les enfants à l'école. En aparté, près de moi, un autre fait remarquer que lorsqu'on a trois enfants et qu'on habite loin, c'est difficile de travailler à plein temps. Lorsqu'est évoqué le cas de l'enfant malade sous la pluie quelques rires furent suivis d'un brouhaha. Le président demande à la représentante de la FCPE d'écourter car c'est l'heure de la pause. L'intervention n'est pas discutée sur le moment, mais un des experts invités y revient en fin de séance :

Monsieur F, expert : « Bien sûr, on n'a pas pu parler des mobilités de tout le monde, les cas particuliers, les handicapés, les personnes âgées... Il y a un point qui n'est jamais évoqué, c'est le changement de comportement... Quand j'entendais madame, tout à l'heure... les enfants... C'est vrai qu'il y a des gens qui font des ménages à l'autre bout de la ville... Mais c'est avant tout un changement de comportement... Des fois ça marche, des fois les gens ils ne veulent pas, ils n'ont même pas envie de faire l'effort ! Il y a la moitié des trajets qu'on fait, on pourrait s'arranger... Les gens parlent toujours de leur cas particulier, mais il faut voir les problèmes ?... »⁷.

L'intervention de Madame C. n'est pas notée dans le compte-rendu.

⁷ Retranscription notes personnelles.

Exemple n° 2 intervention de Madame R, Pays de Haute-Gironde

Madame R. représente le Pays de Haute-Gironde, situé à une trentaine de kilomètres au Nord de Bordeaux, un « territoire oublié » dit-elle. Beaucoup de femmes de Haute-Gironde travaillent sur Bordeaux et utilisent leur voiture. Le train, le bus, le covoiturage, ça ne marche pas lorsqu'on doit accompagner le grand à l'école, le petit à la crèche, aller au travail, faire les courses et repasser chercher les enfants au retour. Pénaliser la voiture par des péages urbains, c'est pénaliser des familles déjà pas très riches qui sont allées chercher leur solution logement loin de la ville.

L'intervention (3mn 27) est jugée trop longue par le président qui demande à madame R. d'écourter. Il est vrai que dès les premiers mots, un brouhaha s'est installé dans le public et a grandi au fur et à mesure de l'intervention. Au lieu de faire taire la salle, le président de séance préfère relancer le débat en passant à un autre intervenant. Celui-ci évoque un plan « véhicule léger décarbonisé » qui pourrait être une solution pour les personnes habitants hors Bordeaux. L'intervenant suivant revient sur la Haute-Gironde : « *J'habite la Haute-Gironde, madame ; il faut bien reconnaître que c'est nous qui faisons les bouchons !* ». Un expert intervient à son tour et revient, lui aussi, sur l'intervention de madame R. (le brouhaha ne traduisait donc pas uniquement un manque d'écoute). Il insiste sur le fait d'éviter « *le catalogue des cas particuliers* ». Il invite à « *rester sur une approche systémique* ».

Il ne reste rien de cette intervention dans le rapport final. Une des « six innovations de rupture » s'intitule pourtant « *A l'école, sans voiture* » et préconise un transfert modal du mode accompagnement voiture vers le mode marche à pied ou vélo.

Exemple n°3

Madame M., représentant une association de quartier parle du problème d'accompagnement des personnes âgées près de chez elle, beaucoup de femmes, isolées. Elles doivent aller chez le médecin, à l'hôpital, faire des démarches administratives, faire quelques courses. Certaines ne marchent pas bien, d'autres redoutent de se déplacer seules lorsqu'elles ont sur elles papiers et argent. L'association les aide, mais comment faire sans voiture ?

Le débat est immédiatement fermé par un des rapporteurs qui rappelle que cette discussion a déjà eu lieu en atelier, qu'elle sera notée dans le compte-rendu (dans les faits elle n'y est pas). Il souligne que ce sujet est important, il y aura toujours des possibilités d'aménagement, mais c'est un cas particulier qui ne doit pas faire perdre de vue les objectifs prioritaires du *Grenelle des mobilités*.

Exemple 4 - Le télétravail.

Un sujet abordé par le *Grenelle des mobilités* fait apparaître un clivage net entre les hommes et les femmes, qui s'expriment sur ce sujet de façon assez unanime : le télétravail.

Madame F., directrice d'un service technique dans une mairie de la CUB, intervient sur les temps sociaux (longue intervention, très construite, 7mn). Beaucoup de femmes, dit-elle, font un « blocage psychologique » sur le télétravail qui renforcerait leur isolement. Pour ces femmes, se déplacer pour se rendre sur leur lieu de travail est synonyme de liberté. Elles disent apprécier leur voiture comme un sas de décompression dans lequel elles ont une intimité. Elles plébisciteraient, dit-elle, les voitures « hyper connectées ».

Cette intervention ne suscite aucune réaction, le débat vire sur un autre sujet, la place des entreprises et de l'économie dans les problèmes de transports : les entreprises doivent-elles être prioritaires sur les individus ? Quelques minutes plus tard, une intervenante relance la question du télétravail :

Madame I : Le télétravail, n'est-ce pas un piège ? N'y a-t-il pas un risque que les emplois de télétravail ne soient progressivement délocalisés à l'étranger, en Inde ? Est-ce que ce ne sont pas une fois de plus les emplois féminins qui sont menacés ?

Au contraire de l'intervention précédente, celle-ci provoque quelques brouhahas et rires... Un homme travaillant dans une collectivité explique que le télétravail est possible en temps partiel. Il lui semble, au contraire, que les femmes y ont intérêt car cela leur permet de concilier le travail avec leurs charges familiales, surtout lorsque les écoles sont près de leur domicile. Quelques minutes plus tard une élue de

l'agglomération revient sur le télétravail pour dire qu'à titre personnel, elle n'est pas d'accord. Une autre femme revient encore en fin d'après-midi sur ce sujet. Il semble donc que le télétravail préoccupe les femmes présentes au Grenelle des mobilités, pour des raisons variées qui fonctionnent en arborescence et en intersection avec d'autres sujets sur lequel elles se sont peu exprimées : souhait de vivre le travail comme une liberté, une activité sociale riche en contacts ; désir de cloisonner à minima la vie familiale et la vie professionnelle ; revendication de la voiture dans le déplacement domicile travail, comme espace d'intimité ; crainte de perdre son travail dans un contexte d'inégalité d'accès à l'emploi pour les femmes par rapport aux hommes.

Il ne reste rien de ces interventions dans la synthèse présentée lors de la séance plénière d'octobre 2012 ni dans le document final d'avril 2013. Le télétravail y est présenté comme une « *innovation de rupture* », « *l'agence des temps* » dont une des mesures est « *la promotion du télétravail auprès des chefs d'entreprises et l'utilisation du coworking* » (p. 155). Les interventions des femmes sur ce sujet lors du Grenelle des mobilités sont occultées en même temps que disparaît la référence à une sexuation des pratiques et des problématiques.

Comment la parole des femmes est disqualifiée

Toutes les femmes n'interviennent pas sur des sujets jugés par l'assemblée comme « personnels ». Beaucoup ont une expertise politique ou technique sur l'environnement, les transports, les services. Elles ont du mal à intervenir du fait d'un certain nombre de filtres (doigts levés par les hommes avant même la fin de la prise de parole d'un président ou d'un expert, invisibilité des femmes aux yeux de certains présidents de séances, priorité donnée aux notables, experts et élus). Lorsque leur intervention porte sur des sujets techniques, elles sont souvent contredites par « plus expert qu'elles », à moins que les informations qu'elles donnent ne soient tout aussi systématiquement complétées par des hommes se présentant comme « compétents sur ce sujet ». Cependant leurs paroles, dans ce cas, seront notées dans les comptes rendus des ateliers. Seules les interventions ayant un rapport spécifique à une condition féminine dans la ville semblent systématiquement ignorées.

Quelle que soit la position des femmes – se réclamant d'une condition féminine dans la ville ou neutralisant à dessein leur propos dans une stratégie d'indifférenciation femmes hommes – leurs marges de manœuvre sont donc faibles. Les cultures masculines qui s'y expriment sont partagées par les hommes présents : cultures scientifiques (réchauffement climatique, infrastructures, économie, innovation technologique) ou politiques (conflits gauche/droite, patronat/classes ouvrières, catégories socio-professionnelles, démocratie directe/indirecte). Le présupposé sur les compétences généralement attribuées aux femmes rendent difficiles leur intervention dans un débat portant sur « l'intérêt général » : soit on doute de leur capacité à maîtriser les outils et le langage techniques, soit on considère que leurs compétences en matière de soin, d'éducation, de souci des autres n'ont pas leur place dans un débat censé s'élever au dessus des intérêts particuliers. Pour les femmes qui s'expriment dans ce registre, la sanction est immédiate : rires, brouhaha, haussement d'épaules, rappel à l'ordre. Dans ces conditions la prise de parole des femmes devient une prise de risque, alors qu'elles sont souvent portées paroles de sujets occultés, en tant que représentantes d'associations de parents d'élèves, d'élues à la jeunesse, à la famille, de missions locale pour l'emploi des jeunes ou d'établissements s'occupant de personnes âgées dépendantes. Le sexisme affleure à la tribune : ainsi un président de séance déclare à la fin de la séance du 26 juin « *Allez, on va donner la parole à une femme pour rééquilibrer le temps de parole* ». Lors de la séance finale du 19 octobre 2012 qui célèbre le consensus obtenu au cours de ces six mois de concertation, le président de séance fait part de ses satisfactions et de ses regrets, avant de déclarer devant près de deux cent personnes : « *Beaucoup de femmes ont participé, c'est bien* », ce qui provoque ce trait d'esprit du journaliste-animateur du débat « *Vous ne classez pas cela dans la catégorie des regrets ?* ». Le public rit, il a bien entendu et bien compris l'humour du propos.

Il serait inexact de dire que le document final du Grenelle des mobilités ne mentionne nulle part la variable sexe et le mot genre. Ils sont présents page 74 et 75 :

« *Les pratiques des usagers des transports varient également en fonction de l'âge, du sexe, du niveau d'études, du motif de déplacement ou encore du moment de la journée et du jour de la semaine* ». Plus loin : « *L'analyse par le genre montre que les femmes représentent 56% de la clientèle des transports collectifs urbains (TCU)* ». Et enfin : « *Une analyse par le genre montre que jusqu'à 49 ans les femmes sont en moyenne plus mobiles que les hommes. Le niveau plus important de précarité économique des*

femmes (emploi du temps fragmentés), mais aussi la prise en charge de l'éducation des enfants par les « mères actives » expliquent sans doute en grande partie ce phénomène ».

Dix lignes c'est peu pour un document de cette taille (186 pages). Les données sexuées qui existent ne sont pas exploitées, ni même synthétisées en préambule du document. Le *Grenelle des mobilités*, en tant qu'opération de participation et malgré les interventions des femmes présentes lors des réunions, n'avance guère sur ce sujet mal renseigné. Ce n'est pas un sujet « prioritaire ». Cela n'empêche pas de mettre en place un plan opérationnel et des préconisations « pour tous ».

Une mobilité « fluide, régulée » suppose une meilleure organisation et de l'innovation technologique. L'aspect « raisonné » de la mobilité passe par des changements comportementaux, et notamment par la fin de la dépendance à la voiture. Le document final du *Grenelle des mobilités* cite l'étude réalisée dans le cadre d'une thèse de doctorat par une étudiante de l'Université Paris 5 Descartes (Rocci, *in* aurba 2013, p.113) :

« L'auteure s'efforce de comprendre et analyser quels sont les freins et les leviers impliquant le passage d'une mobilité centrée sur la voiture particulière à une « multimobilité » fondée sur un équilibre entre plusieurs modes eux-mêmes utilisés de manière diversifiée par les individus ».

Il n'est pas précisé (dans le texte de l'aurba) si les freins sont déterminés par certaines variables sociologiques telles que la classe sociale, l'origine, le sexe ou l'âge. Pour les leviers, il s'agit de susciter des « changements comportementaux ». Ceux-ci peuvent être provoqués par la contrainte (augmentation des coûts, limitation de la place des voitures dans les centres villes, péages urbains) ou par l'incitation à recourir à des modes alternatifs. Tout au long du *Grenelle des mobilités*, experts et conférenciers répètent inlassablement, arguments et trouvailles technologiques à l'appui, qu'il est nécessaire de changer de comportement et que c'est possible. L'objectif est de mobiliser les citoyens, par une procédure de participation, sur la nécessité de changer la manière de vivre la ville.

La participation au projet urbain apparaît comme une affaire d'hommes. On peut percevoir que le projet de ville qui inspire le document final est pétri de cultures masculines : les solutions les plus technologiques (grandes infrastructures, schémas organisationnels, innovations scientifiques) ne sont-elles pas généralement celles qui marquent la société des grands hommes ? La ville-loisirs, celle où on a le temps de marcher, de flâner, de s'amuser, de se rencontrer n'est-elle pas le reflet de modes de vie masculins (Raibaud, 2014) ? A l'inverse, le soin des autres n'apparaît pas comme une priorité dans une ville dont l'efficacité économique est la règle principale : le *care* n'est pas entré dans le champ politique.

* * * * *

Dès qu'on adopte les lunettes du genre pour étudier la ville, celle-ci apparaît inégalitaire. D'abord parce que les études empiriques montrent que les femmes ont une moindre emprise spatiale sur la ville et rationalisent leurs déplacements en fonction des obligations qui s'imposent à elles. Certes les empêchements à la pratique de la ville sont aussi divers que les femmes qui en parlent. Si une approche compréhensive nous renseigne sur la variation des comportements, elle nous montre aussi que la domination masculine reste suffisamment universelle pour qu'il soit légitime de considérer l'existence d'une « classe des femmes », en particulier dès que tombe la nuit.

Ensuite parce que les politiques d'aménagement urbain qui s'affichent neutres réservent des pans entiers de la ville aux hommes : quelle ville moyenne ou grande aujourd'hui n'a pas son grand stade de football ou rugby, occupé deux fois par semaine par un public exclusivement masculin ? Peut-on seulement imaginer ce type d'équipement et les engagements financiers qui vont avec pour un public exclusivement féminin ? Pourquoi les filles disparaissent-elles des loisirs publics à partir de la 6^{ème} ? La ville est marquée matériellement par des espaces et des équipements qui séparent le monde des femmes et le monde des hommes, l'espace privé et l'espace public. Ces lieux ne sont pas à l'abandon, ils sont entretenus, développés et complétés à chaque époque par de nouveaux équipements qui institutionnalisent la présence de groupes d'hommes sur l'espace public (skateparcs, citystades, terrains de pétanque, clubs de jeunes, salles de répétition de musiques amplifiées), en continuité avec d'autres espaces où les hommes dominants font régner leur loi (bars et cafés, trottoirs, entrées d'immeubles).

Enfin parce que l'organisation de la ville reste pour la plus grande part une affaire d'hommes : élus,

responsables des finances, de l'urbanisme, des transports, des grands travaux, les hommes sont aux commandes, ce que montrent nos travaux sur la Communauté Urbaine de Bordeaux. L'innovation en matière d'aménagement de la ville, venant de réseaux masculins, peut légitimement être suspectée de favoriser les modes de vie masculins, présentés comme universels et relevant du domaine public, et d'occulter les modes de vie des femmes, présentés comme particuliers et relevant du domaine privé. Si l'on excepte la voiture électrique, il n'est pas une des bonnes pratiques de la ville durable préconisées dans le rapport final de l'aurba qui ne complique la vie des femmes dans sa configuration actuelle, sans qu'à aucun moment soit évoquée une condition féminine dans la ville. L'exemple de la résolution « Aller à pied à l'école », votée à l'unanimité par une assemblée masculine (Grenelle des mobilités, 2013), résume à lui seul l'ampleur de ce déni.

Demain le réchauffement climatique, la pollution et les embouteillages se traduiront par de nouvelles pratiques, rendues obligatoires : la marche à pied, le vélo ou le deux-roues motorisé, les transports en commun, le covoiturage. On nous promet que la ville qui devrait en sortir sera plus douce, tranquille, meilleure pour la santé, plus ludique et récréative pour tous : il conviendra à chacun de faire un effort pour s'y adapter. Dans les faits, les nouvelles pratiques de la ville durable ressemblent comme deux gouttes d'eau à des pratiques d'hommes jeunes et en bonne santé. L'ouverture théorique de ce travail nous invite à penser la construction androcentrique de la ville en croisant *urban studies* et *masculinities*. Dans la ville les rapports sociaux de sexe sont structurés, construits, mais aussi dissimulés. Alors qu'il devient difficile d'affirmer publiquement la supériorité des hommes sur les femmes, il reste possible de définir une norme universelle qui masque le caractère dominant du groupe des hommes, ce qui permet de définir le groupe dominé (minorité) comme ne s'intégrant pas à la norme. Les bonnes pratiques de la ville durable pourraient bien n'être que de nouveaux habits de la domination masculine.

Bibliographie

- Aurba, (2011), l'usage de la ville par le genre <http://www.aurba.org/Etudes/Themes/Populations-et-modes-de-vie/L-usage-de-la-ville-par-le-genre-les-femmes>
- Aurba, (2013) Pour une mobilité fluide raisonnée et régulée, rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise <http://www.aurba.org>.
- Ayral Sylvie, Raibaud Yves (2009), Les garçons, la mixité et l'animation, *Agora Débats Jeunesse* n°51, p. 43 à 58.
- Ayral Sylvie et Raibaud Yves, (2014), (dir.), *Pour en finir avec la fabrique des garçons*, Vol 1 et 2, MSHA, Pessac.
- Alessandrin Arnaud., Raibaud Yves (2013), Les lieux de l'homophobie ordinaire, *Les jeunes face aux discriminations liées à l'orientation sexuelle*, INJEP/Sc Po, 2013.
- Bacou Magalie (2014), La fabrique des filles et des garçons dans la sphère des loisirs, in Ayral et Raibaud, *Pour en finir avec la fabrique des garçons*, vol 2, MSHA, Pessac.
- Barthaburu Marie-Christine, Raibaud Yves (2011), ségrégation des sexes dans les activités musique et danse d'une commune de la périphérie de Bordeaux, in *Agora débats/jeunesses*, L'Harmattan/Presses de Sciences Po, 2011, pp.65-70.
- Bernard-Hohm Marie.-Christine, Raibaud Yves, (2012), Les espaces publics bordelais à l'épreuve du genre in *Revue Métropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/Les-espaces-publics-bordelais-a-l.html>
- Lieber Marylène., (2008), *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Les Presses de Sciences Po.
- Maruejols Edith., Raibaud Yves, Filles/Garçons : l'offre de loisirs, Asymétrie des sexes, décrochage des filles et renforcement des stéréotypes *Revue VIE* n° 167, janvier 2012, Sceren CNDP.
- Maruejols Edith, (2014), Mixité, égalité et genre dans les espaces du loisir des jeunes, dir. G. Di Méo et Y. Raibaud, thèse de doctorat, novembre 2014, Université Bordeaux Montaigne.
- Ulrich Florianne., (2014), La place des femmes dans un projet de ville durable : le cas de la pratique du vélo sur la Communauté Urbaine de Bordeaux, mémoire de master 2 Géographie, dir. Yves Raibaud, Université Bordeaux Montaigne.
- Van Puymbroeke Laura, (2014), Le harcèlement des étudiantes à Bordeaux, mémoire de DUT, sd Y. Raibaud, Université Bordeaux Montaigne.
- Welzer-Lang D., (2004), *Les hommes aussi changent*, Paris, Payot.