

### LE COLLÈGE DE PROSPECTIVE AU TEMPS DU CORONAVIRUS

## FEMMES ET ESPACES PUBLICS, UNE PRISE DE CONSCIENCE RÉCENTE

### ÉDITO

Ce mois de mars 2021 nous signale que cela fait maintenant un an que nous vivons une situation de crise sanitaire inédite, dont cette lettre essaie humblement de tirer quelques enseignements pour l'avenir des centres-villes. Le mois de mars est également celui de la lutte pour les droits des femmes avec la journée internationale du 8 mars qui vise à sensibiliser, mobiliser, faire réfléchir à la place de la moitié de l'humanité.

La question de la place des femmes dans l'espace public, mise en lumière par certains aspects de la crise sanitaire, nous a donc paru être un bon sujet pour cette newsletter, permettant de compléter la fiche variable consacrée au partage des espaces publics.

L'aménagement urbain reste, en effet, majoritairement une affaire d'hommes, pensé par les hommes pour les hommes. Or la pratique féminine des espaces publics est différente de la pratique masculine. La question des femmes dans l'espace public, qui peut apparaître anecdotique, est en réalité majeure pour la participation des femmes à la vie publique et reconnaître leur place, elles qui représentent 51 % de la population française.



### SOMMAIRE

Des espaces publics par et pour les hommes

Toilettes publiques : la grande absence

Les déplacements : une affaire de genre

Femmes : 51 % de la population, 6 % des noms de rues

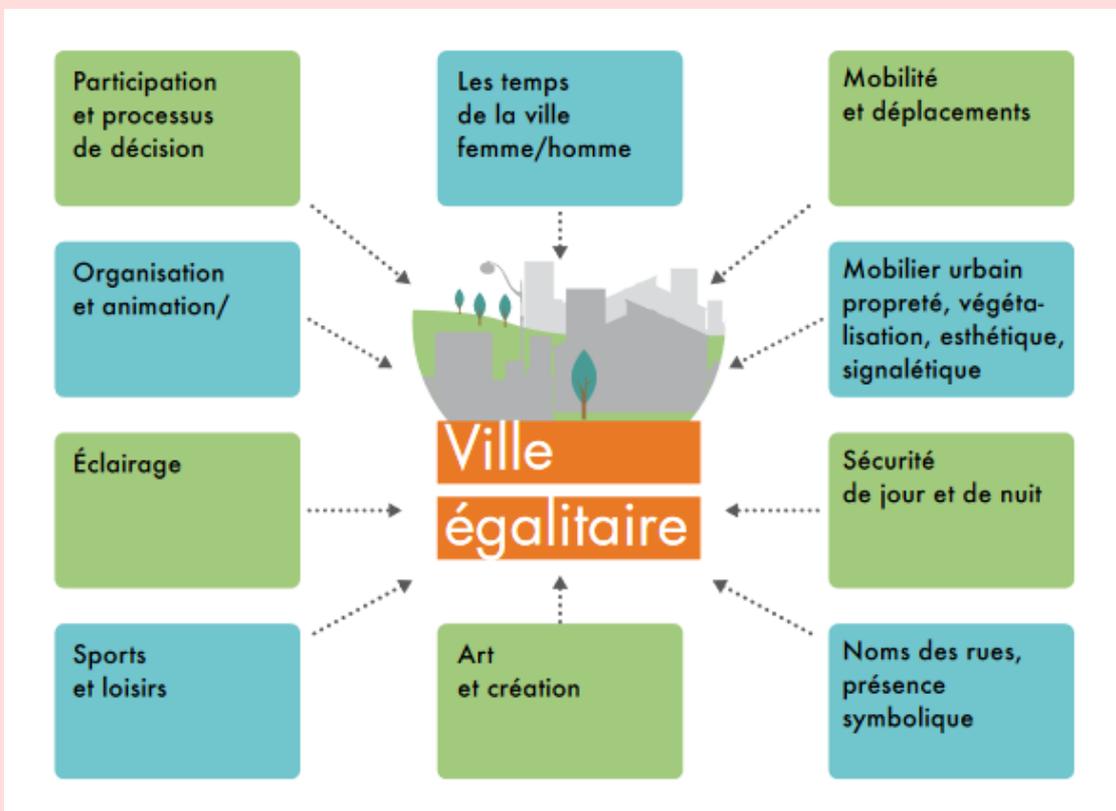
Cette newsletter est complémentaire de la fiche variable « *Partage des espaces publics* » disponible en ligne ici : <https://2040.hautsdefrance.fr/22-variables-cles-pour-lavenir-des-centres-villes/>

## DES ESPACES PUBLICS PAR ET POUR LES HOMMES

Si en théorie les espaces publics sont destinés à tou-te-s, sans distinction d'âge, de genre, de capacité, en réalité la ville actuelle est le résultat d'une construction historique, politique, sociale qui reflète le point de vue masculin de ses aménageurs au fil des siècles. Or l'usage de l'espace public n'est pas le même pour les hommes et les femmes qui ne se déplacent pas de la même façon dans la ville, n'utilisent pas les mêmes lieux, n'y ont pas les mêmes rôles, ne sont pas exposés aux mêmes difficultés. Cet aspect (problématique) de la place des femmes dans l'aménagement n'a été abordé que très récemment (fin des années 90) dans les travaux universitaires français et commence tout à juste à être intégré par les collectivités dans leurs projets d'aménagement.

La ville de Paris a ainsi publié en 2016 un guide de référence sur cette question : « Genre et espace public, les questions à se poser et les indicateurs pertinents à construire pour un environnement urbain égalitaire ». Les domaines d'application sont nombreux et transversaux, et ne se limitent pas à la question sécuritaire souvent évoquée en premier lieu dès qu'il est question de femmes dans la rue. Cette newsletter, à visée complémentaire de la fiche « Partage des espaces publics », se penche donc sur trois aspects particuliers de la ville égalitaire : l'accès aux toilettes publiques, dont l'insuffisance a été cruellement mise en lumière par la crise sanitaire, les noms de rue, symbole de l'exclusion des femmes de la vie publique, et les déplacements du quotidien, reflet d'un partage des tâches encore très inégal.

### Domaines d'application de l'approche genrée pour une ville égalitaire source : Ville de Paris



## TOILETTES PUBLIQUES : LA GRANDE ABSENCE

La crise Covid et les fermetures de restaurants, bars et cafés qu'elle a entraîné, a mis en exergue un problème sanitaire majeur : le manque de toilettes publiques en France. Le 28 mai 2020, un collectif de 40 associations françaises a ainsi signé une tribune dans Libération pour interpeller les pouvoirs publics sur l'urgence de la situation sanitaire en métropole et dans les Outre-Mer. Au sein des régions françaises, les Hauts-de-France se distinguent malheureusement par le plus faible ratio de toilettes publiques par habitant : un WC pour 16 561 personnes, quand la Bretagne ou Auvergne-Rhône-Alpes oscillent entre 1 pour 2000 ou 3000 habitants. Sans surprise, Lille est aussi en tête des grandes villes les moins équipées, avec seulement neuf toilettes publiques (une pour 25 865 habitants). Le Courrier Picard pouvait de son côté titrer en décembre 2020 sur « *l'angoisse de la pause pipi à Amiens* ».

Il s'agit d'un enjeu majeur pour l'égalité femme-homme bien sûr, mais c'est aussi un problème crucial pour les autres catégories de population (personnes en situation de handicap, enfants, personnes souffrant de maladies chroniques, livreurs, routiers, sans-abris...) comme pour l'attractivité touristique d'un territoire. Le sociologue Julien Damon, auteur d'un article sur ce qu'il appelle « le droit à pisser », rappelle pourtant que l'accès aux toilettes est une dignité première qui fait partie d'un service public essentiel. En outre, selon lui, « le manque d'investissements dans des commodités comme des toilettes diminue la valeur des espaces publics et leur capacité à réunir les gens ». Des applications ont même été développées pour permettre aux usagers de localiser les toilettes publiques sur un territoire : <https://pee.place/fr>.

Au-delà de la crise sanitaire et de l'accès aux toilettes dans les espaces publics, cette question est un révélateur des inégalités de genre et de la difficulté à penser les aménagements également entre femmes et hommes.

Ainsi, différences physiologiques et vestimentaires obligent, les femmes ont besoin de 2,3 fois plus de temps aux toilettes que les hommes. Pourtant, les toilettes dans les lieux collectifs (salles de spectacles, grands magasins, musées, stations-services...), quand elles sont non-mixtes, sont conçues de façon strictement symétriques, indépendamment des besoins de chaque genre, et sans tenir compte que les urinoirs permettent de multiplier le nombre de latrines dans la partie masculine. Les toilettes deviennent donc le lieu d'interminables files d'attente pour les femmes. Selon une étude réalisée par deux chercheurs belges de l'université de Gand, Kurt Van Hautegeem et Wouter Rogiest, ces dernières doivent en moyenne attendre 6,19 minutes pour aller aux toilettes contre 11 secondes pour les hommes. Pourtant des solutions existent pour simplifier la vie des femmes, comme leur vidéo l'illustre de façon exemplaire. Le sociologue Julien Damon propose également un certain nombre de pistes pour résoudre cette inégalité fondamentale. Parmi les différentes options existantes, la ville de New-York a ainsi voté en 2005 une loi imposant que le nombre de toilettes pour femmes soit deux fois plus important que le nombre de toilettes pour hommes dans les constructions neuves.

Ce sujet a été parfaitement résumé par Philippe Frémeaux, ancien directeur du mensuel Alternatives Économiques : « **Cette question des toilettes est un puissant révélateur de la façon dont est pensée l'égalité dans notre République. [Les architectes] croient encore qu'il suffit d'offrir à tous ce qui convient le mieux aux dominants pour que l'égalité soit établie.** »

### Temps d'attente moyen avant d'accéder aux toilettes



Démonstration complète : <https://www.youtube.com/watch?v=mFj1oU-BMEc>

## FEMMES : 51 % DE LA POPULATION, 6 % DES NOMS DE RUE

En France, 34 % des rues portent un nom de personnalité. Sur ces 34 %, moins de 6 % portent un nom de femmes – 2 % des rues françaises portent ainsi un patronyme féminin, participant à l'invisibilisation des femmes dans la société et dans l'histoire de France. L'historienne Christine Bard parle ainsi de symbole de l'effacement des femmes de la mémoire collective, qui ne se justifie pas par un supposé manque de femmes à honorer. À Amiens, le Courrier Picard recense 21 rues portant un nom de femme pour 512 plaques masculines, soit 4 % de femmes. Fin 2016, la Voix du Nord recensait 13 rues rendant hommage à une femme sur plus de 3000 rues à Lille, 13 sur 1300 à Arras. Dans le Cambrésis, toujours selon la Voix du Nord, seules 23 communes sur 116 comportaient des noms de rues féminins en 2016, aucune à Cambrai.

Cette sous-représentation flagrante a donné lieu à des happenings féministes dans un certain nombre de grandes villes françaises depuis 2015, culminant en mars 2019 avec le renommage de 1 400 rues parisiennes par le collectif « Nous toutes ». La ville de Paris s'est saisie du problème et a engagé une politique de féminisation des noms de rue. En 2001, seuls 6 % des rues espaces verts et équipements parisiens portaient le nom d'une femme. Cette proportion a depuis doublé pour atteindre 12 %.

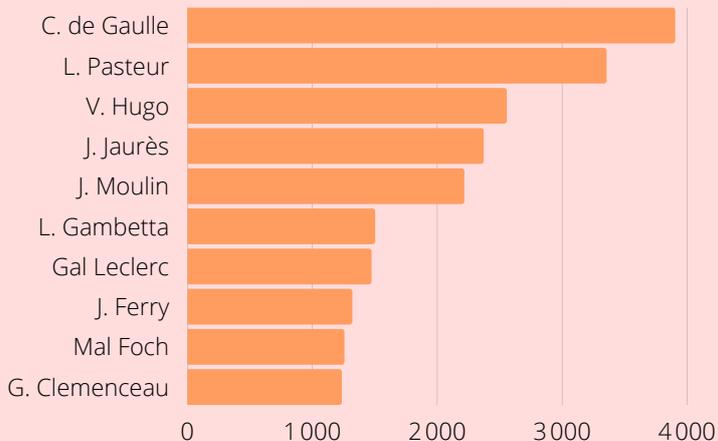
Une mesure complémentaire a été mise en œuvre pour renforcer la visibilité des femmes dans l'espace public et dans la mémoire collective de Paris : afficher les prénoms sur les plaques portant des noms de personnalités féminines. La rue de la Tour d'Auvergne a ainsi été rebaptisée rue Louise-Emilie de la Tour d'Auvergne, la rue Rochechouart est de son côté devenue rue Marguerite de Rochechouart. La même démarche avait été effectuée plusieurs années auparavant pour les noms masculins (rue Jean-Baptiste Pigalle, rue Camille Pissarro, etc.).



Si d'autres communes ont engagé des démarches similaires, les noms de femmes restent très en retrait et la parité est loin d'être acquise. Autre bémol, les communes peuvent difficilement débaptiser un nom de rue en plein centre-ville (bien que sous la IIIe République la chose était monnaie courante, témoin les Thiers, Gambetta, Ferry, Foch, Clemenceau qui trident les plaques des centres-villes un peu partout en France). En conséquence, ce sont plutôt les noms de nouvelles voies, dans les périphéries, qui sont féminisés. Pourtant, la féminisation des rues a plus qu'une importance symbolique, elle fait partie intégrante de l'égalité réelle entre les femmes et les hommes. « *Débaptiser des noms de lieux symboliques serait encore mieux : même si c'est compliqué, ça mérite plus d'efforts car les adresses structurent vraiment l'imaginaire* » Raphaëlle Rémy-Leleu (Osez le féminisme/Conseillère de la Ville de Paris).

Au-delà des noms de rues, l'ensemble des espaces publics portant un nom peut faire l'objet d'une féminisation. L'université de Lille a ainsi entrepris en 2020 une action de nommage de ses amphithéâtres pour améliorer la représentativité des femmes, en baptisant 15 amphithéâtres du nom de personnalités féminines. Laurence Bloch, Christine Taubira, Agnès Varda, Gisèle Halimi, Françoise Barré-Sinoussi ont ainsi rejoint Marie Curie sur les portes des amphis lillois. L'université prévoit de reconduire cette action en 2022.

### Noms de personnalités les plus donnés aux rues en France - Slate



Source et données complètes :

<https://bit.ly/2MPzCLR>

<http://www.slate.fr/story/115683/noms-rues-les-plus-courants>

### DES DÉPLACEMENTS GENRÉS

L'usage des différents modes de transport est également genré. En premier lieu, les femmes utilisent un peu moins la voiture que les hommes pour leur déplacement, en particulier pour les courtes distances. Ainsi, selon la dernière exploitation par l'Insee des données domicile-travail du recensement publiée en janvier 2021, 58 % des femmes montent en voiture pour faire moins de 5 km contre 63 % des hommes, alors qu'elles sont davantage concernées par les déplacements dits chaînés (emmener/ramener les enfants, faire les courses après le travail, transporter des personnes âgées...).

En matière de mobilité active, les femmes ont plus fréquemment recours à la marche à pied et aux transports en commun que les hommes. A l'inverse, la pratique du vélo est très largement masculine. Les hommes sont ainsi 2,5 fois plus nombreux que les femmes à se déplacer à vélo. Ce constat fait chez les adultes est en parti la conséquence de ce que le chercheur David Sayagh a appelé « *la socialisation sexuée à la mobilité* », dans sa thèse « *Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents* » : cette sexualisation des modes de déplacement, intégrée très tôt, décourage les jeunes filles de faire du vélo alors que cette pratique est encouragée pour les jeunes garçons.

### AU CROISEMENT DU GENRE ET DE LA MOBILITÉ : LES 7 QUESTIONS À SE POSER

(SOURCE : VILLE DE PARIS)

- 1- Le plan de circulation piétonnier tient-il compte des trajets différenciés des femmes et des hommes au quotidien ?
- 2- A-t-on pris en considération, d'une façon ou d'une autre, les trajets autres que le classique domicile-travail ?
- 3- Savez-vous si certaines personnes modifient leurs trajectoires par manque d'accessibilité (poussettes, caddies, valises à roulettes, fauteuils roulants...)?
- 4- Y a-t-il des éléments de décors, de design ou de mobilier urbain qui gênent le passage des piéton·nes ? Ou a contrario qui manquent pour pouvoir se déplacer facilement ?
- 5- Les zones d'attente (arrêt de bus et de tram) sont-elles accueillantes et sécurisées ?
- 6- Y a-t-il des informations claires, visibles et compréhensibles lorsque l'on se déplace dans la ville ou le quartier ?
- 7- Savez-vous si certaines personnes (notamment les femmes) modifient leurs trajets du fait d'un sentiment d'insécurité ou par manque de sécurité réelle, en particulier la nuit ?

À Bordeaux, une étude du géographe Yves Raibaud, spécialiste de la question du genre, menée pour le compte de Bordeaux Métropole, apporte des éclairages sur les freins à la pratique du vélo par les femmes. D'abord, la naissance d'un enfant est un facteur clé dans l'abandon du vélo par les femmes. L'enquête enregistre un décrochage de la pratique cycliste chez les femmes à chaque naissance d'un nouvel enfant, non compensée par une reprise chez les femmes plus âgées.



Les femmes sont aussi plus chargées (bagages, sacs de courses, porte-enfants, paniers, sacoches...) que les hommes en vélo. Ces derniers sont deux fois plus nombreux à ne rien transporter et trois fois moins nombreux à avoir des sacoches ou un porte-bébé. Ce constat est révélateur d'une pratique plus utilitaire pour les femmes tandis que les hommes ont une pratique sport/loisirs plus forte, avec une dimension performative importante, qui se traduit par une accidentalité plus élevée chez ces derniers : 86 % des morts en vélo en France sont des hommes.

Dans cette étude bordelaise, les femmes cyclistes font état de plusieurs avantages à la pratique du vélo : gestion de leur temps et de leurs corps (pas de promiscuité contrairement aux transports en commun), pratique d'une activité physique, économies, geste environnemental. Les inconvénients sont également présents : elles sont toujours plus chargées que les hommes, accompagnent leurs enfants à l'école et aux activités, ont davantage peur de la chute et de l'accident, se sentent en insécurité la nuit. Elles plébiscitent les pistes cyclables en site propre et éclairées, des arceaux et des garages à vélo dans les différents lieux visités : domicile, école, travail, une signalétique adaptée... En réalité, les politiques locales en faveur du développement du vélo permettent de lever une inégalité de genre : les villes où le vélo est le plus encouragé par les pouvoirs publics sont aussi les villes où la pratique du vélo est la plus égalitaire. À Strasbourg, où la part modale du vélo est de 10 % tous déplacements confondus (pour les déplacements domicile-travail elle est de 16 %), les femmes représentent pas moins de 47 % des cyclistes. Aux Pays-Bas et au Danemark, où la pratique vélo est la plus développée, les femmes comptent pour 55 et 56 % des cyclistes du quotidien !

[collegedeprospective@hautsdefrance.fr](mailto:collegedeprospective@hautsdefrance.fr)

Cette newsletter est rédigée dans le cadre du Collège de prospective.

Pour s'abonner à sa diffusion :  
<https://bit.ly/346QNNn>



<https://2040.hautsdefrance.fr>

## SOURCES ET RÉFÉRENCES POUR ALLER PLUS LOIN

### Un aménagement par et pour les hommes

- [Espace public et urbanisme pour tout.te.s l'influences des rôles dits féminins et masculins dans l'occupation de l'espace public : application à l'espace ancien](https://espacepubliceturbanisme.pourtout.te.s/influences-des-roles-dits-feminins-et-masculins-dans-l-occupation-de-l-espace-public-application-a-l-espace-ancien), Héloïse Chysclain, 2019
- [Les questions à se poser et les indicateurs pertinents à construire pour un environnement urbain égalitaire](https://www.paris.fr/actualites/actualites-urbaines/les-questions-a-se-poser-et-les-indicateurs-pertinents-a-construire-pour-un-environnement-urbain-egalitaire), Ville de Paris, octobre 2016

### Toilettes publiques, la grande absence

- [DATA : manque-t-on de toilettes en France](https://www.liberation.fr/actualites/actualites-urbaines/2020/11/19/data-manque-t-on-de-toilettes-en-france_19112020), Théophile Magoria, Libération, 19/11/2020
- [Trouver des toilettes publiques pendant la pandémie ne devrait pas être aussi difficile](https://www.lesconversations.com/fr/actualites/actualites-urbaines/2020/01/30/trouver-des-toilettes-publiques-pendant-la-pandemie-ne-devrait-pas-etre-aussi-difficile), Fabrice Rousselot, The Conversation
- [Toilettes enjeux d'égalité hommes/femmes](https://www.lesconversations.com/fr/actualites/actualites-urbaines/2020/01/30/toilettes-enjeux-d-egalite-hommes-femmes), Delevoye, Vanessa Urbis le magazine qui explore la ville, 30/01/2020
- [Pourquoi les femmes continuent d'attendre plus longtemps pour aller aux toilettes](https://www.slate.fr/actualites/actualites-urbaines/2019/11/27/pourquoi-les-femmes-continuent-d-attendre-plus-longtemps-pour-aller-aux-toilettes), Thomas Messias, Slate.fr, 27/11/2019
- [Avec les restrictions de l'épidémie de COVID-19, le manque de toilettes dans l'espace public a ressurgi](https://www.lemonde.fr/actualites-urbaines/article/2021/03/20/avec-les-restrictions-de-l-epidemie-de-covid-19-le-manque-de-toilettes-dans-l-espace-public-a-ressurgi_6057838_1181.html), Anne Guillard, le Monde, 2/03/2021
- [Les toilettes publiques. Un droit à mieux aménager](https://www.lesconversations.com/fr/actualites/actualites-urbaines/2009/01/20/les-toilettes-publiques-un-droit-a-mieux-amener), Julien Damon, professeur associé à Sciences Po, 2009

### 51 % de la population, 6 % des noms de rues

- [Pourquoi si peu de rues portent le nom d'une femme ?](https://www.franceinfo.fr/actualites/actualites-urbaines/2017/12/12/pourquoi-si-peu-de-rues-ont-le-nom-d-une-femme_12122017) France Info, 12/12/2017
- [Seulement 2% des rues françaises portent le nom d'une femme](https://www.lefigaro.fr/actualites-france/2014/01/28/seulement-2-des-rues-francaises-ont-le-nom-d-une-femme_28012014), Agathe Auproux, Le Figaro Madame, 28/01/2014
- [Trop d'hommes dans les rues d'Amiens](https://www.courrierpicard.fr/actualites/actualites-urbaines/2021/01/29/trop-d-hommes-dans-les-rues-d-amiens_29012021), Jeanne Demilly, Courrier Picard, 29/01/2021
- [Toponyme noms de rues dans le Nord-Pas-de Calais trop de « Monsieur » et pas assez de « Madame »](https://www.lavoixdunord.fr/actualites/actualites-urbaines/2016/10/31/toponyme-noms-de-rues-dans-le-nord-pas-de-calais-trop-de-monsieur-et-pas-assez-de-madame_31102016), Alix Pénichou, la Voix du Nord, 31/10/2016
- [Ces 200 personnalités sont les stars des rues](https://www.slate.fr/actualites/actualites-urbaines/2016/04/12/ces-200-personnalites-sont-les-stars-des-rues), Mathieu Garnier et Etienne Quinquéré, Slate, 12/04/2016
- [L'égalité entre femmes et hommes passe aussi par la féminisation des rues](https://www.lemonde.fr/actualites-urbaines/article/2018/06/22/l-egalite-entre-femmes-et-hommes-passe-aussi-par-la-feminisation-des-rues_6057838_1181.html), Alexis Orsini, 20 minutes société, 22/06/2018

### Des déplacements genrés

- [Femmes et hommes sont-ils égaux à vélo ?](https://www.lejournal.cnrs.fr/actualites/actualites-urbaines/2020/05/25/femmes-et-hommes-sont-ils-egaux-a-velo_25052020) Yves Raibaud, CNRS le journal, 25/05/2020
- [Femmes et mobilités urbaines](https://www.cesced.fr/actualites/actualites-urbaines/2017/10/01/femmes-et-mobilites-urbaines), Yves Raibaud, Université de Bordeaux, métropole de Bordeaux, CESSÉD, octobre 2017
- [La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances](https://www.insee.fr/fr/statistiques/1835?geo=FRANCE&tableau=INSEE%20PREMIERE%201835), Chantal Brutel, Jeanne Pages, INSEE Première n°1835 ; 19/01/2021
- [Women cycling: "Make it happen"](https://www.women-cycling.com/en/make-it-happen)