



HAL
open science

**Pratiques de femmes dans les espaces publics :
représentations, stratégies corporelles et inégalités
sociales. une comparaison entre Caen, Rouen et
Portsmouth.**

Eugénie Le Bigot

► **To cite this version:**

Eugénie Le Bigot. Pratiques de femmes dans les espaces publics : représentations, stratégies corporelles et inégalités sociales. une comparaison entre Caen, Rouen et Portsmouth.. Géographie. Université de Caen Normandie, 2022. Français. NNT: . tel-04074174

HAL Id: tel-04074174

<https://normandie-univ.hal.science/tel-04074174>

Submitted on 19 Apr 2023

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.



Normandie Université

THÈSE

Pour obtenir le diplôme de doctorat

Spécialité GEOGRAPHIE

Préparée au sein de l'Université de Caen Normandie

Pratiques de femmes dans les espaces publics : représentations, stratégies corporelles et inégalités sociales. Une comparaison entre Caen, Rouen et Portsmouth

**Présentée et soutenue par
EUGENIE LE BIGOT**

**Thèse soutenue le 02/12/2022
devant le jury composé de**

| | | |
|------------------------|---|--------------------|
| MME NADINE CATTAN | Directeur de recherche, Sorbonne Université | Rapporteur du jury |
| MME CORINNE LUXEMBOURG | Professeur des universités, Sorbonne Université | Rapporteur du jury |
| MME KARINE DUPLAN | Maître de conférences HDR, GENEVE - UNIVERSITE DE GENEVE | Membre du jury |
| MME MARION TILLOUS | Maître de conférences, UNIVERSITE PARIS 8 UNIVERSITE VINCENNES ST DENIS | Membre du jury |
| M. EMMANUEL JAURAND | Professeur des universités, Université d'Angers | Président du jury |

Thèse dirigée par JEAN-MARC FOURNIER (Espaces et sociétés (Rennes))



UNIVERSITÉ
CAEN
NORMANDIE



À toutes les femmes,

Avant-propos

Tout au long de cette thèse, en début de certains chapitres ou de certaines parties et dès l'introduction générale, vous pourrez découvrir des citations de femmes enquêtées un peu particulières que j'appelle « événements marquants ». Ce sont des expériences des espaces publics qui ont particulièrement marquées les femmes que j'ai rencontrées, parce qu'il s'agit d'une agression ou bien parce qu'il s'agit d'un moment où elles ont eu peur, vraiment peur... Consciemment ou inconsciemment, cet événement peut être l'évènement qui justifie toutes les précautions, les stratégies corporelles – comme je les nommerai dans cette recherche – qu'elles prennent au quotidien simplement pour traverser certains lieux, certains quartiers sans être trop mal à l'aise. Ces citations, je n'ai pas souhaité ni les rassembler dans une partie sur l'appréhension liée à une expérience marquante, ni les analyser. À mon sens, cela aurait minimisé l'expérience de ces femmes, ces femmes auxquelles je voulais justement rendre la parole, ces femmes qui m'ont fait confiance. Ces « événements marquants » parlent d'eux-mêmes et se suffisent à eux même. Malgré tout, j'espère que votre point de vue et votre compréhension des enjeux qu'ils soulèvent en ce qui concerne la place du corps des femmes dans les espaces publics sera plus riche après la lecture de ce travail de recherche.

Remerciements

Une thèse n'est jamais le travail que d'une seule personne. C'est avant tout le fruit d'échanges, de réflexions partagées et d'un système de soutien. Je voudrais tout d'abord remercier mon directeur de thèse, Jean-Marc Fournier pour m'avoir accompagnée depuis mon master et pour tous ses conseils, ainsi que Donald Houston pour m'avoir accueillie dans le département de géographie de l'université de Portsmouth et sans qui une partie de mon travail d'enquête tel qu'il a été n'aurait pas été possible. Je remercie également tous les membres du jury pour avoir accepté de me lire et d'évaluer mon travail. Merci tout particulièrement à Corinne Luxembourg avec qui j'ai partagé par hasard ma première intervention, pour sa bienveillance et pour les échanges que nous avons pu avoir.

Merci également à la Métropole de Rouen Normandie et à son directeur de l'aménagement Bertrand Masson pour avoir cru en cette recherche et m'avoir permis de rencontrer de nombreuses femmes ainsi qu'à l'association Nous'v'elles. De même, je remercie le centre socio-culturel de la Grâce de Dieu à Caen, pour m'avoir permis de faire la connaissance de femmes que je n'aurais jamais pu aborder autrement. Merci aux *community centers* de Milton et de Fratton à Portsmouth pour m'avoir ouvert leur porte. Merci à Marine Wernimont pour avoir visibilisé mon travail et plus généralement la question de la place des femmes dans les espaces publics grâce à son documentaire.

Je voudrai également remercier toutes les femmes que j'ai rencontrées au cours de ma thèse. Les nombreuses femmes qui ont participé de manière anonyme en ligne bien sûr, mais surtout les femmes que j'ai pu rencontrer et qui se sont livrées à moi. Les inconnues qui m'ont fait confiance pour me dévoiler leur quotidien mais également leur rapport, intime, à leur corps et à leur façon de vivre leur genre, mais également les connaissances dont j'ai pu découvrir une autre facette. Toutes ces femmes m'ont touchées profondément et m'ont fait grandir, souvent sans le savoir, et j'espère leur avoir rendu hommage à travers cette thèse.

Merci à tous mes collègues et ami·e·s du laboratoire ESO-Caen et du département de Géographie pour les échanges, scientifiques ou non, que nous avons pu avoir et pour tous les enseignements qui m'ont accompagné dans mon cheminement jusqu'à la thèse. Je remercie les membres de mon comité de suivi, Pierre Bergel et Anouck Linck. Merci à mes camarades doctorant·e·s avec qui j'ai partagé un bureau et une tranche de vie, Antonin pour ses relectures détaillées et ses remarques avisées, Adeline et Margaux avec qui j'ai eu en commun les sueurs froides de la fin de thèse, Léna pour sa bonne humeur, son énergie et pour nos discussions matinales, Quentin et Khalilou. Merci à Cyril Darthenay pour sa disponibilité et son efficacité. Je tiens à remercier plus particulièrement Frédérique Turbout pour avoir relu l'intégralité de ma

thèse et m'avoir soutenue tout au long du difficile processus qu'est l'écriture. Sa bienveillance et ses conseils m'ont été précieux.

Merci à mes ami·e·s pour m'avoir supportée (dans tous les sens du terme !) au cours de ces années. Je tiens particulièrement à remercier Alexis pour m'avoir régulièrement accompagnée sur le terrain dès le master, pour sa gentillesse et sa capacité d'écoute, mon amie Camille dont la force m'a inspirée et vers qui mes pensées se sont souvent tournées lors de l'écriture de cette thèse, Rachel qui a toujours su être là pour moi, dans les pleurs ou les rires, à Ophélie, Clara, Marion et à Sidonie ma grande amie et partenaire de toujours.

J'aimerais particulièrement remercier ma famille qui a su être là pour moi : ma sœur qui a terminé sa thèse quand je commençais la mienne et qui est une inspiration quotidienne et un modèle de persévérance pour moi, ma mère pour son écoute attentive, ses conseils et son soutien sans faille et merci à mon père pour sa disponibilité et son soutien, pour être toujours là quand j'en ai besoin et à sa compagne Hélène pour sa gentillesse et sa personnalité rayonnante. Merci à ma tante Christine pour avoir toujours cru en moi et dont le soutien a pris des formes tellement diverses au cours des années qu'il serait difficile de toutes les citer.

And finally, thank you to my partner and biggest supporter Francisco, for accompanying me on the field, for helping me through the difficult moments, for putting up with me with so much patience and kindness and above all, for believing in me on a daily basis for the past three years and for many years to come.

Table des matières

| | |
|---|----|
| INTRODUCTION GÉNÉRALE | 15 |
| PREMIÈRE PARTIE : Genre, espace public et espace corporel féminin, un tour d’horizon théorique | 25 |
| Introduction de la première partie | 27 |
| CHAPITRE 1 : La féminité, la masculinité, le genre | 29 |
| 1. Penser le genre, le sexe et l’égalité femme/homme en géographie | 29 |
| 1.1. <i>Le concept de genre, origine et définitions</i> | 29 |
| 1.2. <i>Une différenciation anglophone et francophone du concept de genre</i> | 31 |
| 2. La féminité et la masculinité, une construction sociale | 32 |
| 2.1. <i>Les images du genre en sciences sociales</i> | 32 |
| 2.2. <i>Le care et autres attraits « féminins » : une constatation de société mais pas un fait universel</i> | 38 |
| 3. Analyser le genre par le prisme de l’intersectionnalité | 41 |
| 3.1. <i>L’intersectionnalité, origine et définition</i> | 41 |
| 3.2. <i>L’intersectionnalité en France et dans les pays francophones</i> | 43 |
| 3.3. <i>L’intersectionnalité de nos jours, l’importance de la dimension spatiale</i> | 45 |
| 4. L’espace public est-il genré ? | 48 |
| CHAPITRE 2 : Les rapports entre espace public et espace corporel | 55 |
| 1. Définition de l’espace corporel en géographie : un nouveau champ d’étude en France | 55 |
| 1.1. <i>Le corps, un objet mobilisé par les géographes féministes anglophones</i> | 56 |
| 1.2. <i>Mais un objet avec des résonances francophones</i> | 59 |
| 2. Corps et revendication dans les espaces publics | 61 |
| 2.1. <i>Des Suffragettes aux Femens en passant par les SlutWalks, une appropriation féministe et politique du corps de la femme</i> | 61 |
| 2.2. <i>Des formes alternatives de revendication de l’espace public : exemples du mouvement post-porn et du Lady-Fest</i> | 64 |
| 3. Habillement, regards sur le corps et relations avec l’espace public | 65 |
| 3.1. <i>Habillement, regards et stature dans l’espace public</i> | 66 |
| 3.1.1. <i>S’habiller et paraître pour l’espace public</i> | 66 |
| 3.1.2. <i>Confort, inconfort et regards</i> | 69 |
| 3.2. <i>Le choix du mode de déplacement, une construction genrée</i> | 74 |
| 3.3. <i>Corps fantasmés, corps du dégoût, corps exclus</i> | 76 |
| 3.4. <i>Homme ou femme ? Être non binaire et/ou non hétérosexuel dans l’espace public</i> | 80 |

| | | |
|--|---|-----|
| 4. | De l'ethnicité au statut social, une exclusion plus ou moins (re)marquée | 82 |
| 4.1. | <i>L'origine ethnique, la religion et l'âge</i> | 82 |
| 4.2. | <i>Le statut social, la maternité et l'orientation sexuelle</i> | 84 |
| CHAPITRE 3 : Origines et effets de la peur genrée dans les espaces publics | | 87 |
| 1. | Historique du rapport entre femmes et espaces publics | 87 |
| 2. | Une exclusion aujourd'hui moins marquée mais bien réelle | 90 |
| 2.1. | <i>Une exclusion apparemment en baisse dans les indicateurs sociaux</i> | 90 |
| 2.2. | <i>Peur, risque et harcèlement de rue, une exclusion des espaces publics toujours d'actualité</i> | 91 |
| 3. | Avoir peur dans les espaces publics, entre faits, perception et représentation | 94 |
| 3.1. | <i>Qu'est-ce que la peur genrée dans les espaces publics ?</i> | 94 |
| 3.2. | <i>Les enquêtes nationales en France (Enveff, Virage) : utilité, limites</i> | 97 |
| 4. | La construction sociale de la peur genrée et ses répercussions | 103 |
| 4.1. | <i>La peur genrée, une construction sociale</i> | 103 |
| 4.2. | <i>Déclencheurs et effets de la peur genrée</i> | 109 |
| 4.3. | <i>Peur genrée et mobilité</i> | 112 |
| 4.4. | <i>Une pratique codifiée des espaces publics</i> | 114 |
| 4.5. | <i>Les « murs invisibles »</i> | 116 |
| CHAPITRE 4 : Égalité femme/homme dans l'aménagement des espaces publics | | 119 |
| 1. | Un espace public fait par et pour les hommes | 119 |
| 1.1. | <i>Des espaces publics pensés au masculin</i> | 119 |
| 1.2. | <i>Construire l'espace public par et pour les femmes comme outil d'inclusivité</i> | 123 |
| 2. | Aménager un espace public genré pour plus d'égalité | 128 |
| 2.1. | <i>Identifier pour mieux aménager</i> | 128 |
| 2.2. | <i>Les SIG, un outil d'aménagement inclusif et de réflexion féministe sous-exploité</i> | 131 |
| 3. | Les transports publics et la mobilité, un enjeu primordial pour la ville inclusive | 133 |
| 3.1. | <i>Une différenciation genrée de la mobilité</i> | 133 |
| 3.2. | <i>Prendre en compte le genre dans l'aménagement des transports</i> | 134 |
| Conclusion de la première partie | | 139 |
| DEUXIÈME PARTIE : La méthode mixte au service d'une comparaison multiscalaire, présentation de la méthodologie et des espaces d'étude | | 141 |
| Introduction de la deuxième partie | | 143 |
| CHAPITRE 5 : Le choix de la démarche et des échelles | | 145 |
| 1. | Pourquoi utiliser la démarche comparative ? | 145 |

| | | |
|--|---|-----|
| 2. | Le choix des échelles d'analyse | 146 |
| 2.1. | <i>La ville</i> | 147 |
| 2.2. | <i>Le quartier</i> | 147 |
| 2.3. | <i>Les lignes de transport en commun</i> | 148 |
| 2.4. | <i>Le lieu</i> | 148 |
| 3. | Caen | 149 |
| 4. | Portsmouth, le choix d'une comparaison internationale | 154 |
| 5. | Rouen | 163 |
| 6. | La démarche comparative, un choix à nuancer | 168 |
| CHAPITRE 6 : L'utilisation des méthodes mixtes | | 169 |
| 1. | Les méthodes mixtes, pourquoi ? | 169 |
| 2. | L'observation | 172 |
| 3. | Les marches comparatives | 176 |
| 3.1. | <i>La particularité des marches comparatives</i> | 176 |
| 3.2. | <i>Les étapes d'une marche comparative</i> | 177 |
| 3.2.1. | <i>La prise de contact</i> | 177 |
| 3.2.2. | <i>Les marches</i> | 178 |
| 3.2.3. | <i>Le bilan</i> | 180 |
| 3.3. | <i>Le cas particulier de Rouen et de la marche du quartier Saint Sever</i> | 180 |
| 4. | Les entretiens | 185 |
| 4.1. | <i>Le type d'entretien choisi</i> | 185 |
| 4.2. | <i>Le choix des enquêtées</i> | 186 |
| 4.3. | <i>La mise en place de la grille d'entretien</i> | 188 |
| 5. | Les cartes participatives | 190 |
| 5.1. | <i>La mise en place d'un questionnaire et le choix des plateformes</i> | 190 |
| 5.2. | <i>La recherche de participantes et la récolte de données</i> | 193 |
| 5.3. | <i>Le traitement des données</i> | 195 |
| 5.4. | <i>Portrait statistique des enquêtées de la carte participative</i> | 198 |
| 5.4.1. | <i>Portsmouth</i> | 198 |
| 5.4.2. | <i>Caen</i> | 200 |
| 5.4.3. | <i>Rouen</i> | 202 |
| CHAPITRE 7 : Retours de terrain : entre perception et approche par le corps | | 205 |
| 1. | Un « accueil » différent dans chaque ville | 205 |
| 2. | Corps de femme, corps de chercheuse | 207 |
| 2.1. | <i>Être femme dans l'espace public : une volonté d'observation non participante</i> | 207 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| 2.2. | Les stratégies corporelles, se fondre dans l'espace public | 207 |
| 2.3. | Le choix d'un accompagnant..... | 209 |
| 3. | La pandémie de la Covid19, transformation du rapport au terrain transformation des rapports aux corps..... | 210 |
| 3.1. | La décision d'arrêter certaines phases de terrain..... | 210 |
| 3.2. | Se réinventer : l'ajout d'une étude complémentaire..... | 212 |
| 3.3. | Un rapport aux enquêtées biaisé..... | 215 |
| | Conclusion de la seconde partie | 217 |
| | <i>TROISIÈME PARTIE : Intégrer les corps de femmes dans la réflexion et l'aménagement des espaces publics.....</i> | 219 |
| | Introduction de la troisième partie | 221 |
| | CHAPITRE 8 : Les espaces publics du quotidien, des lieux perçus et vécus sous le prisme du genre et des modes de déplacement | 223 |
| | Introduction du chapitre 8..... | 223 |
| 1. | La représentation des espaces vécus..... | 224 |
| 1.1. | Présentation de la typologie des représentations de l'espace | 224 |
| 1.2. | Une représentation inégale de l'espace et de la mobilité..... | 227 |
| 2. | L'usage du vélo entre peur, contraintes et liberté | 238 |
| 2.1. | Le vélo au quotidien, entre outil de déplacement et loisir..... | 238 |
| 2.2. | Le vélo ponctuel, une pratique contrainte ou restreinte..... | 243 |
| 2.3. | La peur ou le rejet du vélo comme mode de déplacement ou de loisir | 246 |
| 3. | Les transports en commun et la voiture | 249 |
| 3.1. | Le choix (?) d'écarter les transports motorisés au quotidien..... | 249 |
| 3.2. | La voiture comme mode de déplacement motorisé principal ou régulier..... | 252 |
| 3.3. | Les transports en commun comme mode de déplacement motorisé principal ou régulier | 254 |
| 3.4. | Une mobilité motorisée multimodale | 260 |
| 4. | La marche entre outil de mobilité et de loisir | 265 |
| 4.1. | « Sortir avec un but »..... | 266 |
| 4.1.1. | La marche comme outil de déplacement | 266 |
| 4.1.2. | La marche comme support d'une activité de loisir..... | 270 |
| 4.2. | La marche comme un loisir à part entière | 276 |
| | Conclusion du chapitre 8 | 280 |
| | CHAPITRE 9 : Confort et inconfort dans les espaces publics..... | 285 |
| | Introduction du chapitre 9..... | 285 |

| | |
|--|-----|
| 1. Représenter le rapport entre confort et inconfort | 286 |
| 2. Portsmouth | 301 |
| 3. Caen | 312 |
| 4. Rouen | 321 |
| Conclusion du chapitre 9 | 333 |
| | |
| CHAPITRE 10 : Quelle place pour les corps féminins et pour les corps sexués de femmes dans les espaces publics | 335 |
| | |
| Introduction du chapitre 10 | 335 |
| 1. Quelles féminités ? Les stéréotypes du genre au quotidien | 336 |
| 1.1. La féminité stéréotypée | 336 |
| 1.2. La féminité stéréotypée ambivalente..... | 341 |
| 1.3. La féminité non stéréotypée | 345 |
| 2. Habillement et stratégies corporelles | 350 |
| 2.1. Libre... mais pas trop, la prudence comme une vertu féminine dans l'espace public | 350 |
| 2.2. Adapter son habillement, adapter son corps..... | 355 |
| 2.2.1. S'adapter face aux regards..... | 355 |
| 2.2.2. Les espaces traversés et leur temporalité, un facteur d'adaptation corporelle ?.. | 366 |
| 3. Images de la peur dans les espaces publics | 377 |
| 3.1. Le passage, la ruelle | 378 |
| 3.2. Le souterrain..... | 383 |
| 3.3. Le lieu de flux..... | 387 |
| 3.4. La nuit..... | 390 |
| Conclusion du chapitre 10 | 394 |
| | |
| CHAPITRE 11 : Aménagement, représentation, perception et inclusivité : des espaces publics « par et pour les femmes » ? | 397 |
| | |
| Introduction du chapitre 11 | 397 |
| 1. L'égalité femme/homme en aménagement, une apparente neutralité des espaces publics | 398 |
| 2. Un aménagement « féminin » ? | 406 |
| 3. Les marches comparatives, intégrer la vision des usagères sur leurs espaces quotidiens | 418 |
| 3.1. Les marches comparatives caennaises..... | 419 |
| 3.2. Les marches comparatives rouennaises..... | 439 |
| 4. Renouer les liens entre espaces corporels et espaces publics dans le cadre d'une vision inclusive de l'aménagement | 460 |
| Conclusion du chapitre 11 | 477 |

| | |
|--|-----|
| Conclusion de la troisième partie | 479 |
| CONCLUSION GÉNÉRALE | 483 |
| BIBLIOGRAPHIE | 491 |
| TABLES DES FIGURES | 505 |
| ANNEXES | 511 |

Introduction générale

Évènement marquant : Alexandra

« Et la dernière fois, il m'a pas parlé, c'était y'a pas longtemps, j'prenais l'bus et... du coup... j'étais assise, et y'a un mec qui est venu dans l'bus et qui **m'fixais**. Je l'regardais pas mais tu sais, tu l'sens quand les gens ils te fixent, et tu le vois dans ta vision périphérique. **J'regardais tout autour sauf lui**, j'aime pas regarder les gens qui me regardent. D'ailleurs **ça me stresse quand ils me fixent parce que ça m'oblige à baisser les yeux alors que j'aime bien regarder tout partout**. Du coup il m'énervait, alors **j'l'ai regardé**, effectivement pour vérifier. Il me regardait bien, il a détourné l'regard, il est retourné derrière le bus, et il est revenu devant, j'ai pas compris. Il s'est remis devant moi, genre à deux mètres tu vois, et il me fixait. Et je l'ai regardé en mode... et je faisais vraiment la gueule en mode tu fais quoi ? Et je l'ai fixé longuement, genre 10 secondes, et il a tourné le regard, et j'ai continué mes trucs. Il m'a refixé après et **il est descendu au même arrêt qu'moi, j'ai trop balisé** [rigole], du coup **j'ai appelé mon frère** à ce moment-là genre « ouais y'a un mec chelou qui me suit, du coup j't'appelle au cas où pour pas qu'il m'emmerde », j'suis passée, derrière le bus et j'ai marché vraiment très vite pour rejoindre chez moi. Et le mec, il avait l'air d'aller genre rue de Bayeux. Du coup j'me dit OK, c'est peut-être juste, c'est bon, il habite ici. Et en fait, **il a traversé l'passage piéton, il a tourné pour entrer dans la rue Caponnière mais du coup sur l'trottoir en face de moi, du coup j'me suis vraiment dépêchée** et genre... **j'ai voulu refermer la porte derrière moi**, de la rue, parce qu'elle est bloquée par un caillou, et le temps que j'enlève le caillou et que **j'referme la porte, le gars il est repassé, il est passé sur l'trottoir et il me regardait encore**. Et j'étais en mode « putain, **il a vu où j'habite** ». Voilà, et j'ai trop balisé ce jour-là, et j'crois que **j'l'ai revu dans l'bus, pareil, le même bus**, le bus 2. Il était derrière, j'ai pas regardé du trajet et quand je suis descendue il était plus là et je sais pas du coup si j'l'ai imaginé parce que je flippais, mais j'pense pas, ou s'il est descendu à un autre arrêt avant mais... ça c'est vraiment... **il m'a pas parlée, il m'a pas agressée mais euh... ça m'a vraiment fait flipper**, c'est la première fois que ça m'arrivait. »

Alexandra, femme jeune, Haie Vigné, Caen

Quelle place pour les femmes dans les espaces publics urbains ?

La prise en compte d'une différence genrée de vécu, de perception et de représentation des espaces publics urbains s'est d'abord faite par l'entrée de la violence de genre exercée dans ces espaces. En France, selon l'Enquête nationale sur les violences envers les femmes (Enveff) en 2000 – sur un échantillon de 6 970 femmes de 20 à 59 ans – 40,8% des femmes auraient peur de traverser certains quartiers, ou plus localement certaines rues, la nuit et 12,4% auraient peur de jour comme de nuit (Lieber, Condon, et Maillochon 2005). Parmi ces enquêtées, un cinquième d'entre elles auraient subi des violences dans le mois précédent leur réponse au questionnaire et pour 75,5% de ces dernières, ce serait dans un espace public pratiqué régulièrement et dans des circonstances de la vie quotidienne. Ce que nous révèle cette enquête va donc au-delà des chiffres d'agressions. À la lecture de ces chiffres toujours autant d'actualité presque vingt ans après, quand je commençais mon propre projet de recherche, j'ai été interpellée. C'est bien cette peur multifactorielle – éducation, médias, socialisation, expérience personnelle – qui va amener les femmes à adopter ce que j'appellerai dans cette thèse des

« stratégies corporelles », comme la modification de leur rythmes de marche, l'adaptation de leur habillement quand elles prévoient de traverser certains lieux ou quartiers, l'adaptation de leurs modes de transports, ou bien l'évitement de certains espaces publics et/ou de certains horaires selon les représentations qu'elles en ont (Coutras 1993; Lieber, Condon, et Maillochon 2005; Stark et Meschik 2018).

Les politiques publiques s'axent principalement ces dernières années dans leurs campagnes de prévention genrées sur le harcèlement de rue et dans les transports, dans une tentative de conscientiser et de blâmer ces pratiques avec par exemple, la campagne nationale française contre le harcèlement dans les transports en 2015. D'autres méthodes sont développées pour permettre l'intégration des femmes, dans leur diversité, dans les espaces publics. En 2014, des marches exploratoires de femmes ont été mises en place dans une douzaine de villes françaises. L'une d'entre elle d'ailleurs s'est déroulée à Rouen dans le quartier de la Lombardie¹, encadrée par la sociologue Dominique Poggi, fondatrice de l'association « À place Égale » qui intervient pour développer et accompagner à la mise en place de marches exploratoires partout en France. Plus récemment, un tour de France de l'égalité a été organisé par Edouard Philippe – alors premier ministre – et Marlène Schiappa – alors secrétaire à l'égalité femme/homme – entre octobre 2017 et mars 2018 afin de comprendre comment faire avancer l'égalité entre les femmes et les hommes en France. Dans ce cadre, à Caen, la déléguée à l'égalité femme/homme du Calvados a organisé en 2017 une étude sur le harcèlement dans les transports par le biais d'un questionnaire aux usager·e·s (Destais 2017). Cette étude corrobore les résultats de l'enquête Enveff évoquée précédemment, et mets en lumière un plus grand nombre d'agressions pendant la journée, ce qui va à l'encontre des représentations de l'insécurité. À Rouen, l'opération « Femmes dans la ville » propose en 2017 un « voyage exploratoire », c'est-à-dire l'équivalent d'une marche exploratoire mais dans les transports en communs, pour que les usagères puissent faire des propositions de préventions contre le harcèlement et les violences sexistes et sexuelles dans les transports en communs de la métropole de Rouen². À Portsmouth cependant, aucune initiative n'a été développée ces dernières années pour inclure les femmes dans une réflexion concernant l'accessibilité des espaces publics. Dans le monde, de nombreuses innovations, plus ou moins critiquables, ont été développées pour mettre en place des aménagements inclusifs ayant notamment pour but de faciliter l'appropriation des espaces publics par les femmes. Parmi elles, la réservation d'un jour par semaine dans les skates parks à Malmö en Suède, ou encore le dispositif de descente entre deux arrêts le soir – orienté pour les femmes mais pas uniquement – mis en place à Montréal au Canada en 1996 mais qui est maintenant repris par de nombreuses villes à travers le monde comme à Caen, qui l'a mis en place en 2021.

¹ Le quartier de la Lombardie est situé sur les Hauts de Rouen, il s'agit d'un Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville.

² « Opération “Femmes dans la ville” | Rouen.fr » s. d.

Outre les initiatives publiques, la lutte contre les violence sexistes et sexuelles a pris une ampleur nouvelle ces dernières années depuis l'affaire Weinstein d'octobre 2017 et la naissance du mouvement #MeToo. Les associations féministes ont notamment bénéficié de cette vague de médiatisation, que ce soit dans les journaux, à la télévision, à la radio ou – et surtout – sur les réseaux sociaux. Pour revenir à des exemples sur mes terrains d'étude, à Rouen, un collectif étudiant a lancé et organisé l'opération « demandez Angela », qui suit d'ailleurs un modèle anglais développé en 2016. Ce dispositif consiste à mobiliser les propriétaires de bars dans la lutte contre le harcèlement sexiste et sexuel, afin que leurs établissements soient identifiés comme des lieux refuges où les consommatrices et les passantes peuvent demander de l'aide en cas d'agression, sans justification, par le simple mot-clé « Angela ». Cette initiative lancée en France en 2017 à Rouen est depuis devenue publique, elle est relayée depuis 2020 par le gouvernement français sur le site « arretonslesviolences.gouv.fr » dédié à la prévention des violences sexistes et sexuelles.

La place des femmes et de leurs corps dans les espaces publics urbains, est donc une question qui anime l'actualité et les débats publics en France et à l'international. Cependant, c'est un sujet qui est quasiment toujours orienté sur les violences dans les espaces publics et bien qu'il soit important de ne pas passer ces violences sous silence, la surmédiatisation d'évènements choisis peut amener à la stigmatisation de certains lieux publics et de certains horaires. Par ailleurs, cette orientation du débat vers le harcèlement sexiste et sexuel dans les espaces publics peut également mettre de côté l'aspect systémique des inégalités de genre dans les espaces publics. Cela peut également faire oublier la diversité de cette population « des femmes » qui, selon leurs âges, leur orientation sexuelle, leur binarité ou non binarité, leur ethnicité, leur classe sociale etc., n'auront ni les mêmes besoins, ni les mêmes représentations, ni les mêmes vécus des espaces publics urbains.

La géographie du corps au service de la géographie du genre, définition des bornes du sujet

D'un point de vue académique, c'est seulement au cours des années 1960 que des chercheur·e·s, et plus particulièrement les chercheur·e·s anglo-saxons, ont commencé à s'intéresser à la questions des femmes avec l'introduction des *women studies* (Robinson et Richardson 2015) dans les sciences sociales. Ce champs d'études a ensuite été élargi dans les années 1980 avec le développement des *gender studies* (Schwartz 2002) et de la géographie du genre (Coutras 1989). Il faudra cependant attendre les années 1990 pour que la question du corps, et notamment du corps des femmes fasse réellement son apparition dans ces études (Longhurst 1995) et les années 2000 pour que les enquêtes sur le corps se développent réellement (Rennes 2016).

La compréhension du corps comme un espace géographique à part entière permet d'intégrer ses postures, attitudes, pratiques et représentations en rapport avec un autre espace géographique : l'espace public. C'est tout particulièrement la friction entre ces deux types d'espaces de nature très différente qui est développée dans cette thèse avec une attention toute particulière au caractère genré et sexué non seulement des espaces corporels féminins, mais également des espaces publics. La mise en regards de ces deux espaces correspond aussi à la dualité et à la porosité entre l'espace le plus privé qu'il soit, celui du corps, et un espace en théorie accessible à toutes et à tous, l'espace public. En effet, comme l'expose Francine Barthe-Deloizy (2011, 232), « le corps habite l'espace plus qu'il n'y est inclus et enfermé ». La relation entre espaces publics et espaces corporels féminins est vivante, en éternel mouvement. Si j'ai choisi de me concentrer sur les espaces corporels de genre – et non de sexe – féminins et pas masculins, c'est bien entendu par mon expérience personnelle de femme cisgenre dans les espaces publics mais pas uniquement. Comme je l'aborderai plus en détail dans la première partie de cette thèse, les femmes ont longtemps été circonscrites à la sphère privée et étaient mal considérées dans la sphère publique, plutôt réservée aux hommes et construite par ceux-ci (Raibaud 2015). Ce sont notamment les restes de cette division inégale de l'espace qui peut amener à penser qu'encore aujourd'hui, les espaces corporels féminins, pour être en état de confort (A. Johnson 2017) dans les espaces publics, ont besoin d'ajustements plus importants que les espaces corporels masculins. Cependant ce besoin d'ajustement – qui se traduit concrètement par ce que j'appellerai au cours de cette thèse des stratégies corporelles – n'est pas uniquement dû à l'héritage d'une domination masculine de l'espace public et doit être compris et analysé comme une construction sociale multifactorielle.

« La séparation entre le domaine de la production et celui de la reproduction, ou encore entre espace privé et espace public, est le binôme fondamental sur lequel s'articulent les rapports sociaux et l'organisation sociale, économique et politique. Cette opposition qui assigne les femmes au domos, au domaine privé et les hommes au domaine des affaires publiques, se double d'une inégale légitimité des deux espaces-temps qui leur attribue des valeurs différentes. » (Membrado et Rieu 2000, 10)

Ce sont bien les interactions entre différents types de corps, de corps pluriels qui évoluent au cours du temps, façonnés par leur *hexis*, c'est-à-dire, d'après Bourdieu, par la forme visible de *l'habitus* sur l'espace social qui sont analysées dans ce travail de recherche.

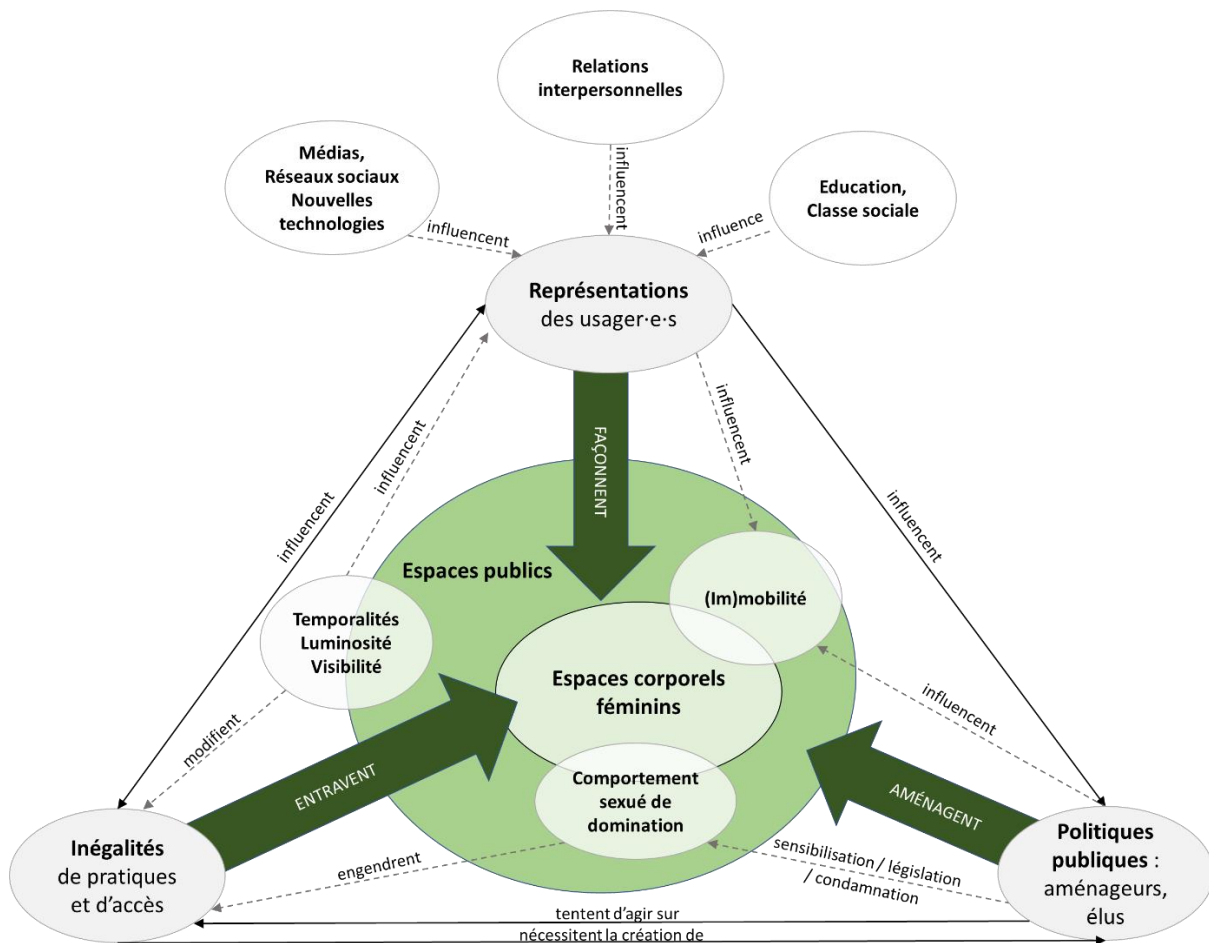
« La réalité du corps n'est donc pas unique mais plurielle (le corps de la femme enceinte, du handicapé, du vieillard etc...) tout comme le sont les expériences sensorielles. » (Barthe-Deloizy 2011, 229)

L'étude des stratégies corporelles de femmes tient compte dans cette thèse de nombreux facteurs comme les différentes temporalités – journalières mais aussi saisonnières, qui influencent le facteur de luminosité –, mais également la diversité des formes de mobilité – transports en commun, marche, cycles, véhicule personnel etc. – ou encore l'utilisation

d'accessoires et l'investissement des nouvelles technologies – smartphone, GPS. Je considère les espaces publics – comme les espaces corporels – dans leur diversité, pas comme une enveloppe mais plutôt comme un tout intégrant la structure de l'espace ainsi que les rapports sociaux qu'ils l'habitent.

Concrètement, par le postulat selon lequel l'adaptation corporelle des femmes aux espaces publics est plus importante que celle des hommes, contraignant celles-ci à élaborer des stratégies – consciemment ou inconsciemment – et à modifier leur *hexis* (Bourdieu 1980), on admet qu'il existe une inégalité genrée d'accès et de pratique des espaces publics. Ces inégalités quotidiennes sont influencées par de nombreux facteurs, et elles ne sont pas toutes liées à des agressions sexistes et sexuelles dans les espaces publics. En effet, les représentations – des usagères, de leurs proches, collectives – jouent un grand rôle dans ces inégalités. Elles sont construites notamment par l'éducation, mais également par les médias et les réseaux sociaux, qui relaient un grand nombre d'informations concernant le harcèlement sexiste et sexuel dans les espaces publics et peuvent créer une peur constante d'être la cible d'un comportement sexué de domination. Plus précisément, je me concentre sur les représentations de femmes – d'un point de vue intersectionnel croisant en particulier genre, âge et classe sociale – des espaces publics et sur la façon dont ces représentations affectent leur capacité à traverser ou mieux, à pratiquer ces espaces en étant confortable (A. Johnson 2017). Ces représentations, ces craintes d'une menace potentielle, provoquent un changement d'attitude, une adaptation des corps féminins. Les stratégies corporelles qui en résultent peuvent être mises en place *a priori*, de manière préventive ou bien sur le moment, en réaction directe à un événement, à une ambiance urbaine ou à la présence d'une personne ou d'un groupe de personnes identifiées, représentées comme potentiellement dangereuses.

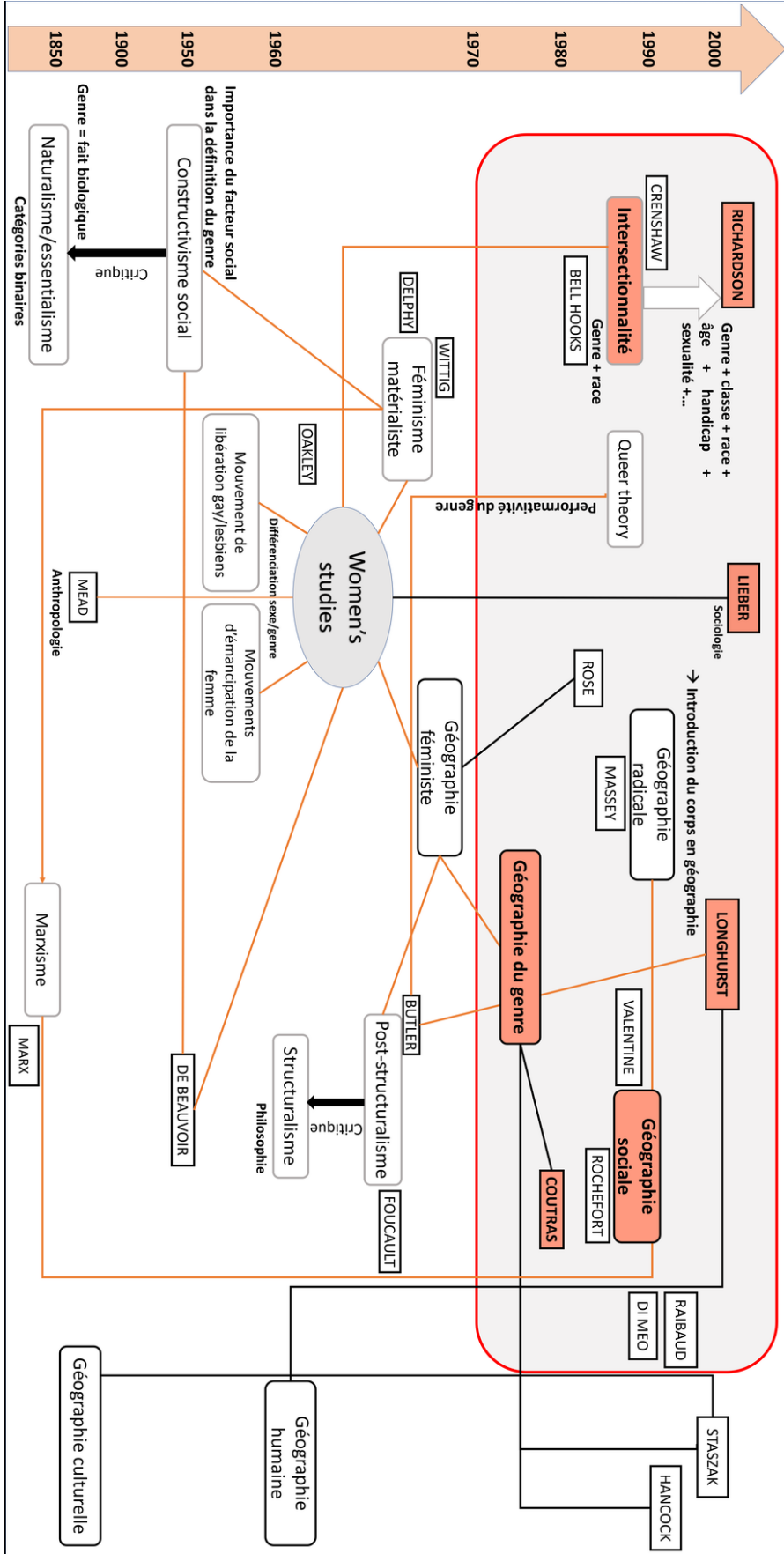
Figure 1 : Système d'interactions entre espaces publics et espaces corporels féminins



Réalisation : E.L.B., 2022

Par ailleurs, mon travail s'inscrit dans la continuité de travaux de géographes anglo-saxonnes et plus particulièrement de géographes « Down-Under » (Johnston 2018) qui mêlent recherche sur le genre et recherche sur la corporéité, comme Robyn Longhurst (2001). Plus largement, je m'inscrit dans l'héritage des *women's studies* et de la géographie féministe et radicale, en suivant les évolutions du concept d'intersectionnalité (Robinson et Richardson 2015). Ces évolutions permettent d'intégrer à la réflexion non plus uniquement un croisement des notions de genre et de race (hooks 1982; Crenshaw 1989) mais de créer d'autres croisements – genre, classe sociale, âge, race, handicap, sexualité etc. – dans une approche relationnelle du genre. Bien que controversé, l'utilisation du concept d'intersectionnalité tel que le présentent Robinson et Richardson (2015), permet – s'il est utilisé dans le respect et la compréhension du contexte de la naissance de ce concept – d'adapter les catégories d'intersection aux besoins de son objet de recherche. En ce qui concerne cette thèse, l'utilisation de ce concept a permis – du moins je l'espère – de ne pas faire l'erreur d'une généralisation grossière et de ne pas parler « des femmes » comme d'une unité homogène.

Figure 3 : Histoire choisie de la question du genre en sciences sociales



Réalisation : E.L.B, 2022

La figure 3 ci-dessus illustre un historique choisi de la question du genre en science sociales et intègre, en rouge, le positionnement de ce travail de recherche. Cette thèse s’ancre dans une perspective interdisciplinaire, visible dans par la diversité des profils des auteur·e·s mobilisé·e·s – géographie sociale, culturelle, humaine, *women’s studies*, sociologie, philosophie, psychologie etc. – mais également par l’approche méthodologique choisie. En effet, les méthodes utilisées vont de la production et analyse de données quantitatives sur les stratégies corporelles de femmes dans les espaces publics à la mise en place d’entretiens compréhensifs (Kaufmann 2011) en passant par la gestion de carte participatives sur les réseaux sociaux, le traitement de données *via* des Systèmes d’Information Géographique (SIG) et l’organisation de marches exploratoires. L’utilisation d’une méthode mixte complémentaire (Pluye 2009; Walker 2012; Turcotte 2016a) entre également en cohérence avec une approche comparative qui m’a permis de varier les méthodes de travail – quantitatif, qualitatif – mais également les échelles d’étude – individu/groupe, lieu/quartier/ville/pays – dans une optique de compréhension globale du système de relation entre espaces publics et espaces corporels féminins. J’ai choisi trois villes de taille moyenne, Caen et Rouen en France et plus précisément en Normandie, et Portsmouth en Angleterre dans le Hampshire. Bien que ces trois villes se situent dans des pays différents, il ne s’agit pas d’une comparaison France/Angleterre mais bien d’une comparaison de trois villes, sélectionnées pour leurs contextes culturels, sociaux et structurels différents. Si j’ai voulu travailler sur des villes moyennes, c’est parce qu’il s’agit d’une échelle urbaine quelque peu délaissée de la littérature liant genre et espaces publics, au profit des grandes métropoles. Cette recherche a donc pour vocation de porter un regard comparatif sur une diversité d’espaces du quotidien de trois villes moyennes afin de produire de nouvelles connaissances à partir de leur étude combinée.

Problématique, questionnements et plan de la thèse

En construisant ce qui a été la base de ce travail de thèse il y a maintenant plus de quatre ans en master, j’ai avant tout voulu prendre en compte les femmes dans leur diversité. J’ai pris le parti de mettre de côté le point de vue des aménageurs et des urbanistes et de me concentrer sur ce qui, pour moi, comptait le plus : le point de vue des femmes et l’empreinte qu’elles laissent dans les espaces publics, par leur pratique ou leur non-pratique de ceux-ci. Ainsi, cette thèse porte avant toute chose sur le rapport entre deux espaces, celui des espaces corporels des femmes et des espaces publics. La difficulté principale de cette thématique est certainement la pluralité de ces deux types d’espaces.

L’histoire que raconte cette thèse, c’est celle – d’apparence banale – du quotidien de femmes dans les espaces publics de trois villes moyennes en France et en Angleterre. La méthode et les échelles d’analyse ont dès le début été des points primordiaux pour moi. C’est pourquoi je choisis de présenter la problématique et le cheminement des questionnements de cette thèse en relation avec les méthodes et les échelles qui ont marqué chacune des étapes de celle-ci. Ce que j’ai souhaité, c’est mettre en lumière le quotidien de femmes, jeunes, moins

jeunes, âgées, de différentes classes sociales. Pour cela, j'ai d'abord observé longuement leurs pratiques dans les espaces publics, leur façon de se déplacer, de s'habiller, les stratégies éventuelles qu'elles utilisaient. Je voulais comprendre le poids des différentes temporalités – heures de la journée, de la nuit, conditions météorologiques, saisons – et des différentes spatialités – formes urbaines, présence ou absence de l'eau et d'espaces verts, fonction de l'espace etc. – sur la présence de certaines femmes et l'absence de certaines autres, et sur leur façon d'user de leurs espaces corporels. Je souhaitais également entrer dans ce sujet qui me concerne personnellement en tant que femme en m'y confrontant tout d'abord frontalement moi-même et en me mettant en position de femme statique dans les espaces publics extérieurs et les transports publics.

Ensuite, je suis allée vers ces femmes. Bien entendu, ces observations systématiques m'ont obligé à me concentrer sur certains lieux « types » qui pouvaient avoir leur équivalent dans chacune de mes villes d'études et donc être comparables. Il fallait ensuite regarder plus loin que ces espaces, souvent centraux, et avoir un aperçu de ce rapport entre corps de femmes et espaces publics à l'échelle de Caen, Rouen et Portsmouth. J'ai premièrement voulu atteindre un grand nombre d'habitantes pour donner sens à mes observations. Il s'agissait alors de comprendre : le confort et l'inconfort des femmes est-il spatialisé ? C'est-à-dire, certains espaces sont-ils reconnus collectivement comme agréables ou désagréables ? Les facteurs qui provoquent cette reconnaissance sont-ils structurels, personnels, sociaux ou, plus vraisemblablement, multiples ?

Dans un second temps, il m'est apparu nécessaire d'orienter mon attention non plus sur l'échelle de la ville et des lieux, mais sur l'échelle de l'individu en me tournant vers des femmes en particulier et sur leurs cheminements personnels. Je me suis alors demandé : quels sont les espaces traversés ou non traversés, pratiqués ou non pratiqués par ces femmes ? Quelle est leur représentation de la ville ? Le rapport des enquêtées au concept de féminité a-t-il une influence sur leur rapport aux espaces publics et à la mobilité ? Je voulais également adresser la question qui me préoccupait le plus et qui fait le lien avec ces dernières : ces femmes se sentent-elles libres de se déplacer, mais surtout de pratiquer les espaces publics comme elles le souhaitent ou au contraire adaptent-elles leurs corps en fonction des espaces publics qu'elles traversent, et de quelle manière ?

Enfin, j'ai souhaité adresser à différentes échelles – individuelle, du groupe – la question de l'aménagement de l'espace urbain, plus précisément de l'aménagement inclusif, et de la prise en compte, d'une part, de ce rapport évolutif continu entre espaces corporels et espaces publics et, d'autre part, du point de vue des femmes sur l'aménagement. Quelles sont les priorités des femmes concernant l'aménagement des espaces publics et comment se représentent-elles l'aménagement inclusif ? Comment prendre en compte les espaces corporels féminins dans l'aménagement des espaces publics ? Pour l'ensemble de ces questionnements

et dans une perspective intersectionnelle, j'ai également cherché à comprendre le poids de différents facteurs comme l'âge, le poids de la culture, du quartier d'habitation et de la classe sociale ou bien l'importance de la temporalité.

La première partie de cette thèse se compose de quatre chapitres théoriques qui visent à poser les bases des concepts qui seront mobilisés tout au long de cette thèse, à les mettre en relation entre eux, et à développer mon positionnement personnel vis-à-vis des différentes approches et courants de pensée présentés. Cet état de l'art n'est bien sûr par exhaustif, il est orienté et choisi, et met l'accent sur les travaux qui ont laissé place aux corps dans leur analyse. La seconde partie est d'ordre méthodologique. Comme j'ai déjà pu l'évoquer, la méthode a joué un rôle particulièrement important dans cette recherche car j'ai développé mes questionnements en relation directe avec l'élaboration de celle-ci. C'est pourquoi j'ai jugé important de traiter la méthodologie et la présentation des espaces d'étude distinctement de la théorie. Cette partie se compose de trois chapitres. Dans le premier je présente ma démarche, le choix des échelles d'analyse et des terrains d'étude. Le second est porté sur la méthode à proprement parler. Je développe le choix de chacune des méthodes utilisées, la façon dont je les ai mises en place mais également la cohérence d'ensemble qui m'a poussée à avoir une approche de méthodes mixtes. Le troisième chapitre de la seconde partie est plus introspectif, je développe mon rapport affectif au terrain, les difficultés que j'ai pu rencontrer pour mener à bien mon objectif de départ, mais également la position de mon propre corps entre observateur et objet d'étude parmi d'autres. La troisième et dernière partie correspond à la présentation et l'analyse de mes résultats de terrain. Elle est divisée, comme la première partie, de quatre chapitres. En effet, dans le cadre de la réflexion globale de cette thèse, j'ai pensé la première partie théorique et la troisième partie des résultats en miroir. Dans les deux cas, les premiers chapitres sont plus généraux. Ils posent les bases conceptuelles du rapport entre genre et sexe, des féminités et masculinités, et de l'intersectionnalité pour le chapitre 1 et de la représentation genrée de la ville par l'entrée des espaces vécus et des (im)mobilités pour le chapitre 8. Une fois ces bases mises en place, les chapitres 2 et 3, tout comme les chapitres 9 et 10 entrent dans le cœur du sujet. D'un côté, les chapitres 2 et 3 permettent de définir le concept d'espace corporel, de développer la façon dont ce type d'espace peut être lié aux espaces publics ainsi que les effets du genre sur l'adaptation des espaces corporels féminins. De l'autre, les chapitres 9 et 10 analysent d'une part les types d'espaces publics, de temporalité et d'espaces corporels qui provoquent un sentiment de malaise ou au contraire de bien-être chez certains types de femmes ; et d'autre part les origines et les différentes expressions de l'adaptation corporelle des femmes dans les espaces publics. Enfin, les chapitres 4 et 11 soulèvent la question de l'aménagement inclusif et la possibilité de prendre en compte les espaces corporels féminins dans le développement de celui-ci. Il s'agit de comprendre de quelle manière les femmes – et la façon dont elles utilisent leurs espaces corporels dans les espaces publics – peuvent être intégrées dans une perspective d'aménagement urbain.

Première partie

Genre, espace public et espace corporel féminin, un tour d'horizon théorique

Introduction de la première partie

Discuter du genre et des espaces publics est une porte d'entrée de la thématique du genre en géographie. Comme nous allons le voir dans cette partie, il s'agit d'une approche qui est régulièrement « redécouverte » bien qu'elle remonte plusieurs décennies en arrière avec de fortes racines anglo-saxonnes qui n'ont que plus récemment portés leurs fruits dans l'horizon de la recherche francophone (Cardelli 2021). Ce tour d'horizon théorique, par l'ajout de l'espace corporel féminin en parallèle du concept d'espace public et de genre se place dans le prolongement direct des conceptions anglo-saxonnes (Butler 2009) et plus particulièrement de l'école de géographie néo-zélandaise (Longhurst 1995). L'objectif de cette première partie est de replacer dans leurs contexte les bases qui ont été nécessaires à la construction de l'objet d'étude de cette thèse c'est-à-dire l'opposition entre sexe et genre, l'intersectionnalité, le corps comme point d'ancrage et de transformation des espaces publics du quotidien et l'inclusivité dans l'aménagement.

Cette partie est divisée en quatre chapitres, développés à la lumière des résultats obtenus par une recherche de littérature correspondant aux mots-clés suivants : corps, espaces publics urbains, femmes et genre. Suite à cette recherche dans des grandes bases de données de littératures scientifiques (Web of Science, Science Direct, Cairn), plusieurs thématiques se sont détachées. Celle qui correspond au premier chapitre de cette partie est plutôt le produit d'une recherche conceptuelle portant sur les origines et la définition de concepts tels que le genre, le sexe ou encore l'intersectionnalité. Le second chapitre est lui à l'intersection entre recherche conceptuelle et recherche de terrain. En effet, j'y ai rassemblé la littérature qui porte plus spécifiquement sur le rapport entre espace corporel et espace public, qu'il s'agisse du concept d'espace corporel en lui-même ou bien de recherches relatives à l'habillement ou à la diversité des corps de femmes qui traversent et vivent l'espace public. Il s'agit également de comprendre comment cette diversité des corps – et de leur apparence – peut entraîner une diversité des vécus. Le troisième chapitre reprend la relation qui est peut-être la plus étudiée et la plus médiatisée quand il s'agit de la thématique du genre et des espaces publics, celle de la peur genrée. La problématique vise à comprendre les origines et les répercussions actuelles de la peur genrée sur la pratique féminine des espaces publics et sur la mobilité des femmes. Enfin, le quatrième et dernier chapitre de cette partie propose une ouverture sur l'aménagement inclusif des espaces publics. Pourquoi l'espace public n'est-il pas neutre ? Comment incorporer la question des corps de femmes, mais également du vécu et du perçu des usagères de cet espace dans une perspective d'aménagement ? Ce sont sur ces questions au croisement entre théorie et pratique que l'accent sera mis dans le reste de cette thèse.

Chapitre 1

La féminité, la masculinité, le genre

1. Penser le genre, le sexe et l'égalité femme/homme en géographie

En géographie tout comme en sciences sociales en général, parler d'égalité femme homme revient à aborder le concept de genre. Avant d'aborder l'utilisation, encore difficile de nos jours, du concept de genre dans la recherche française, je propose d'explorer les racines anglophones de ce terme afin de pouvoir en proposer une première définition. J'évoquerais par la suite le lien entre géographie féministe, géographie urbaine et géographie du genre pour finalement aborder la question du développement des études de genre de nos jours, en recentrant la différence entre recherche anglophone et française. Cette première sous-partie n'a pas pour vocation de proposer une définition du concept de genre tel qu'il sera appliqué dans cette thèse, mais plutôt d'établir un premier tour d'horizon ainsi qu'un historique de ce concept très large, indispensable à la compréhension de ce travail.

1.1. Le concept de genre, origine et définitions

Dès la fin des années 1970, des géographes féministes commencent à dénoncer le fait que la question de la femme et de la perpétuation de stéréotypes genrés, visant autant les femmes que les hommes, soit mise de côté (Bondi et Rose 2003, 230) dans la recherche en géographie humaine. Selon Mashhadi Moghadam et Rafieian (2019, 2), c'est plus exactement en 1978 dans le numéro spécial de "*The International Journal of Urban and Regional Research*" que la notion de ville est reliée à la recherche féministe. C'est donc après les années 70 que nous assistons à un changement de qualification dans l'élaboration des politiques ainsi que dans la recherche scientifique, avec un déplacement de l'utilisation du terme « femme » vers le terme « genre » (Mashhadi Moghadam et Rafieian 2019). En effet, un des éléments les plus intéressants liés à l'utilisation du terme de genre est qu'il ne s'agit plus de chercher à inclure les femmes, mais plutôt de prendre en compte les discriminations liées aux déterminants féminins ou masculins comme un système. Aborder la question des discriminations à l'encontre des femmes en utilisant le terme de genre, c'est reconnaître la responsabilité des hommes et ne pas les exclure de cette équation, comme si ceux-ci n'étaient pas vraiment concernés (Graglia 2016).

« Gender is also more inclusive and relational as it addresses both women and men as well as their interactions (McRobbie, 2009). The gender approach is a response to those early advocates of feminism who wondered why only men should be involved in development plans (Lombardo & Meier, 2006). These advocates were certainly unaware of the deep roots of the male interests in the implementation of policies (Rai, 2017). The other advantages of a gender approach are that it defines problems and analyses the alternatives in a broader sense (Lazar, 2005). » (Mashhadi Moghadam et Rafieian 2019, 2)

Ainsi, le genre constitue plus un système de pensée, un système de réflexion, permettant de s'adresser à la fois aux hommes et aux femmes, particulièrement utilisé chez les chercheuses et chercheurs féministes. La géographie féministe (Bondi et Rose 2003; Rodó-de-Zárate et Baylina 2018; Peace, Longhurst, et Johnson 1997; Landesman 2018; Desbiens 1999) et plus précisément la géographie féministe liée à l'urbain (M. Butcher et Maclean 2018) a joué un rôle particulier dans le développement du concept de genre. En effet, l'utilisation d'un cadre de réflexion féministe pour la géographie urbaine est primordiale pour Landesman (2018) et cela pour plusieurs raisons.

« Below I present three examples of how feminism strengthened the dissertation during research design, fieldwork, and analysis: (i) a feminist reading of a decade-long debate in urban studies led to an original critique of the theory of urban marginality; (ii) feminist subjectivity in the field revealed a previously unnoticed gendered dynamic of state policy implementation; and (iii) feminist analysis of data strengthened theory refinement during dissertation writing. » (Landesman 2018, 455)

Un de ces éléments de réflexion concerne la question du genre qui, selon Bondi et Rose (2003), n'aurait pas pu se développer hors du contexte urbain. En effet, pour ces auteures, l'urbain agit comme une échelle d'analyse à travers laquelle le genre est à la fois constitué et expérimenté. Cependant le genre est souvent associé ou mis en opposition avec un autre concept, le sexe. Afin de mieux comprendre le genre, je propose donc un détour par la compréhension de cette notion de sexe. Robyn Longhurst, une géographe néo-zélandaise auteure de travaux fondateurs sur le corps, développe notamment les origines de cette distinction entre sexe et genre

« The distinction between sex and gender did not originate from feminist writings; rather, it was derived from the work of psychologist Robert Stoller. In 1968 he published a book called *Sex and Gender* in which he argued that the biological sex of a person augments but does not determine the appropriate gender identity for that person. Rather, a person's gender identity is primarily the result of post-natal psychological influences. » (Longhurst 1995, 100)

Il est possible malgré tout de se poser la question, pourquoi faire cette distinction ? Pourquoi parler de la question du genre dans les espaces publics et non pas du sexe ? Longhurst, par l'intermédiaire de Johnson, soulève le possible problème de la distinction systématique entre sexe et genre en géographie et de l'utilisation du concept de genre comme concept tampon, comme une barrière contre l'essentialisme biologique.

« Johnson (1990, p. 18) argues that there are a number of implications of employing the sex/gender distinction in geography. One of these is 'the omission of the body as a vital element in the constitution of masculine and feminine identity and the consignment of those who argue for a "corporeal feminism" into the nether world of biological essentialism'. Johnson claims that geographers, 'in their zeal to avoid the accusation of biologism and by embracing the logics of historical materialism and liberalism, have ignored the possibilities of examining the sexed body in space. » (Longhurst 1995, 100)

Ainsi, sans mettre de côté la question du corps sexué dans les espaces publics³, je fais le choix dans cette recherche d'utiliser en premier lieu le concept de genre pour plusieurs raisons. Tout d'abord, comme évoqué précédemment, pour son caractère englobant. Ensuite, afin de penser les espaces publics de manière plus inclusive avec la prise en compte des personnes transgenres et *queers* pour qui la question du sexe est réductrice. Enfin, car la question du genre est devenue incontournable dans le monde de l'aménagement⁴, sans pour autant que les aménageurs aient les outils nécessaires en main pour l'appliquer concrètement. Malgré tout, il ne s'agit pas d'opérer un choix entre l'utilisation de « sexe » ou de « genre ». Ces deux concepts ont leur place à différents degrés dans une analyse portant sur la place des femmes dans les espaces publics.

1.2. Une différenciation anglophone et francophone du concept de genre

Malgré le développement important du concept de genre et de l'introduction du *gender mainstreaming* ou « approche intégrée de l'égalité » consistant à prendre en compte la question de l'égalité face au genre dans la création des politiques et des dispositifs publics (Dauphin et Sénac-Slawinski 2008; Tummers 2015), le degré d'intégration de cette question n'est pas équivalent selon les pays, tout comme la question de l'intégration du genre dans la recherche.

« First, it is important to remember that in many anglophone countries the notion of gender is fully integrated into research as a necessary and relevant dimension. Equality is understood as equality between men and women. Gender mainstream is a relevant tool and legitimate in and out of the university. But it is also important to remember that in many others countries in the world, like in France, it is not the case. » (Blidon 2018, 591)

Dans l'optique d'une comparaison entre la France et l'Angleterre, la difficulté du développement de la question du genre soulevée notamment par Louargant (2002) et Blidon (2018) doit être relevée. Pour Blidon (2018), bien que de nos jours, le concept de genre soit développé dans le contexte de la géographie française et des sciences sociales, il s'agit encore d'un sujet appréhendé uniquement par un groupe de spécialistes et non pas d'un concept intégré.

« Gender, as a concept, thus had difficult beginnings in French geography, and researchers who wanted to work in this area had to struggle to impart its legitimacy and relevance to their colleagues. Gender geography has since developed but remains confined to a group

³ Cette question sera abordée dans la seconde partie de ce chapitre par l'exemple des femmes enceintes, des femmes allaitantes mais également par la question des fluides corporels.

⁴ Voir chapitre 4.

of specialists without being fully integrated into the social or human geography; it is the same in social sciences. » (Blidon 2018, 592)

Pour autant, celle-ci met en avant l'intérêt de l'approche de l'analyse spatiale dans l'appréhension du concept de genre. En effet au-delà de la création de cartes perçues comme un moyen de légitimer la géographie du genre, il s'agit d'un outil de croisement de données ayant toute sa place dans le cadre d'une analyse intersectionnelle.

« In France, the weight of spatial analysis remains predominant to the detriment of feminist geography, which lacks legitimacy and recognition. Relying on database analyses and mapmaking thus is not only a way of legitimizing the geography of gender, but also an effective tool for measuring inequalities in relation to gender and social class (race being apprehended only by the place or country of birth of the individual or his parents). » (Blidon 2018, 597)

Selon (Louargant 2002, 398-400), les études de genre s'ancrent dans un courant de revendications sociétales, valorisées dans le cadre général des *Women Studies* qui s'attachent à démontrer et dénoncer les espaces de dominations d'après le modèle patriarcal. Selon cette auteure, ce sont bien les recherches anglo-saxonnes qui – de manière évolutive depuis les années 1980 – ont ouvert la voie pour les recherches sur l'appropriation de l'espace par les femmes, voie dans laquelle s'inscrit cette thèse.

2. La féminité et la masculinité, une construction sociale

2.1. *Les images du genre en sciences sociales*

L'idée d'une construction sociale du genre remonte à la fin des années 1940, avec Simone de Beauvoir et son livre, « Le deuxième sexe », et la célèbre citation « on ne naît pas femme, on le devient » (de Beauvoir 1949, 13). Bien qu'il soit important de garder à l'esprit que certain·e·s des auteur·e·s cité·e·s au cours de cette revue de la littérature prennent cette auteure comme point d'ancrage, je fais le choix de ne pas m'attarder de manière directe sur ses écrits. En effet, de nombreux·ses auteur·e·s ont déjà abordé cette question et il ne s'agit pas ici de suivre un cheminement similaire.

Dans un premier temps, il est important de comprendre de quel type de construction sociale nous parlons. Effectivement, lorsqu'il est question des déplacements féminins dans l'espace public, de la place du corps des femmes dans leur rapport à l'espace et à leurs déplacements, il est primordial de se poser la question : qu'est-ce que la féminité ? Et, par extension, la masculinité ? Quelle construction sociale régit ces termes aujourd'hui remis en question par le biais de la réflexion sur le genre ?

Pour une partie de ces auteur·e·s, cette conception est héritée de la philosophie des années 1960 et du mouvement post-structuraliste (voir figure 2), notamment avec Judith Butler qui interroge, au-delà des catégories de genre, le sexe.

« La catégorie de « sexe » est, dès le départ, normative ; elle est ce que Foucault a nommé un « idéal régulateur ». En ce sens, le « sexe » non seulement fonctionne comme une norme, mais fait partie d'une pratique régulatrice qui produit les corps qu'elle régit. » (Butler 2009, 15)

Il est à mon sens inévitable de débiter un aperçu de la dichotomie féminin/masculin par Butler (2018) qui pose les bases de divers mouvements comme la *queer theory* ou la géographie féministe. Plusieurs auteur·e·s cité·e·s par la suite se réclament ou se rapprochent de ces mouvements. Cette thèse, par son orientation au croisement de la géographie du genre, de la géographie sociale et de l'intersectionnalité se rapproche également de ces mouvements.

Pour de nombreux·ses auteur·e·s, la construction sociale du masculin et du féminin est un processus qui s'opère dès le plus jeune âge et qu'il est important de savoir séparer d'une acception biologique, sexuelle, de la différence entre homme et femme, et à différencier du concept de genre.

« (...) Gill Valentine souligne que la catégorisation biologique par sexes, outre qu'elle relève pour une part de l'arbitraire, n'a pas de lien nécessaire avec le « genre » et les constructions sociales masculin/féminin (qu'on peut dater historiquement dans la culture occidentale). » (Hancock in Bard Christine 2004, 167).

Il est également important de noter que cette construction, par son ancrage historique et social, n'est pas universelle et applicable de la même façon à tous les espaces.

« La place des hommes et des femmes ainsi que la définition du masculin et du féminin à tel moment dans telle société résultent, non d'une nature masculine ou féminine, mais de l'histoire économique, politique, sociale et culturelle etc ; elles sont d'ailleurs différentes dans d'autres sociétés. » (Staszak, Debarbieux, Pieroni in Staszak Jean-François 2017, 16)

Selon Court, Mennesson, Salaméro et Zolesio (2017) le lien étroit existant entre apparence corporelle et statut social se construirait dès le plus jeune âge. Ces auteures ont voulu le démontrer par la comparaison de deux jeunes filles de CM2 : une issue d'une classe sociale favorisée, l'autre d'une classe sociale défavorisée.

« Dans les sociétés stratifiées, l'apparence corporelle est un indicateur fondamental du statut social de l'individu. Incluant le vêtement, la coiffure, les bijoux et les accessoires, mais aussi la forme du corps et son *hexis*, elle est en particulier un marqueur de la position que cet individu occupe dans l'espace des classes sociales. » (Court et al. 2014, 43)

Pour ces auteures il ne serait donc pas question de parler de la féminité mais de féminités plurielles, construites en lien étroit avec une hiérarchie de classe.

« Les analyses présentées ici rappellent également que la classe sociale introduit des variations dans la socialisation de genre. Souvent présentée de manière homogène pour chacune des classes de sexe, la construction du genre se conjugue en effet toujours étroitement à la différenciation de classe. Plutôt que de parler de « la » féminité, force est donc de constater qu'il existe « des » féminités qui se déclinent différemment selon l'appartenance de classe. » (Court et al. 2014, 52)

Seulement, si cette construction est à nuancer du fait d'une différenciation selon les classes sociales, il existe malgré tout des traits physiques nourrissant ces conceptions. Cependant, pour Kaufmann, chez l'enfant, la présence de ces spécificités physiques n'est pas nécessaire pour faire comprendre, notamment aux jeunes filles, que certaines parties de leurs corps sont empreintes de féminité – le torse notamment.

« Qu'importe aux petites filles que leur torse soit aussi plat que celui de leurs camarades masculins : l'idée que la poitrine est une des marques de la féminité leur vient avant les formes physiques » (Kaufmann 2001, 88)

Outre la différenciation corporelle et de classe qui joue un rôle important dès le plus jeune âge, ce qui nous intéresse particulièrement ici est la façon dont, en parallèle d'un rapport au corps particulier différencié selon les filles et les garçons, se construit un rapport à l'espace différent par le biais de l'éducation.

« L'inégal rapport à l'extérieur des filles et des garçons ainsi représentés est source de méfiance interindividuelle dès le plus jeune âge. Il apprend à l'une des conduites de soumission et d'évitement, de détournement, de ruses, voire de révolte. Il apprend à l'un des conduites de domination de l'autre sexe, profilent un idéal de puissance sur tous les autres quels qu'ils soient. Il est donc forcément créateur de multiples tensions. » (Coutras 2003, 82)

Pour Coutras, ce traitement différencié de l'éducation des filles et des garçons est un élément important dans la création d'une inégalité entre homme et femme dans nos sociétés contemporaines. Staszak va plus loin en affirmant que ce n'est non pas par la construction de différenciations corporelles que se crée l'identité masculine ou féminine des enfants mais par la désignation d'espaces féminins ou masculins.

« C'est en assignant à un groupe un espace masculin ou féminin qu'on construit l'identité de genre des enfants. Les garçons et les filles, en tant que sujets genrés, ne préexistent pas à la frontière qui les sépare, ils sont en tant que tels institués par elle. » (Staszak 2017, 57).

Dans la mesure où – comme nous allons l'aborder par la suite – le corps est dans cette démonstration considéré comme un espace à part entière, comme un tout et une prolongation de l'espace plus « conventionnel » – c'est-à-dire, l'espace construit ou façonné par la main des hommes comme les rues, les parcs, la maison etc. –, la réflexion de Staszak semble intéressante à exploiter. Lieber, quant à elle, relie Coutras et l'idée d'une différence dans le traitement de la féminité selon les classes sociales en remarquant que, pendant l'adolescence, notamment chez les catégories sociales les plus populaires, il existe une bicatégorisation des sorties entre filles et garçons. Les jeunes filles seraient plus restreintes dans leurs sorties que les garçons (Gargiulo et al. 2020) et ne pourraient quasiment pas sortir seules. Pour elle, on retrouve ce type de contrôle dans les catégories sociales plus élevées, même si celui-ci est moins présent, plus indirect.

« Les parents incitent donc leurs filles à faire attention lorsqu'elles sont à l'extérieur, tandis que le domicile est présenté comme un « havre de paix ». Plutôt que de les informer des

risques qu'elles encourent auprès des hommes qu'elles connaissent, les parents les encouragent à chercher protection auprès de ces hommes. » (Lieber ; 2008 : 270)

Cependant, cette construction sociale de la protection de la femme n'est pas fondée sur des faits avérés. Effectivement, c'est ici l'extérieur, l'espace public, les hommes inconnus qui sont mis en cause alors même que l'enquête « Cadre de vie et sécurité » de l'INSEE en 2013 relève que 83 % des femmes violées connaissent leurs agresseurs. Dans ces conditions, de nombreux·ses auteur·e·s pointent du doigt le fait que l'incitation faite aux femmes de rester à l'intérieur relèverait plus du contrôle social que d'une véritable protection (Lieber, Coutras, Blache, Massey...). Un des prétextes les plus courants servant à appuyer cette conception serait donc les violences sexuelles et d'une façon plus générale, le sexe. Pour Lieber, au-delà d'une construction de genre qui se ferait dès l'enfance, c'est dans l'espace public que celle-ci se développerait, notamment par les regards et les jugements des uns sur les corps des autres.

« L'espace public et un lieu dans lequel les normes sexuées prennent corps : les interactions quotidiennes qui s'y déroulent entre les personnes des deux sexes participent à la définition de la féminité et de la masculinité, tout comme les discours des unes et des autres sur les comportements à avoir. » (Lieber 2008, 21)

Effectivement, Lieber (2008) nous démontre que la différence de traitement des hommes et des femmes dans l'espace public est notamment faite par l'État français.

« À titre d'exemple, la direction centrale de la sécurité publique française s'en tient à recommander « la plus grande prudence » aux femmes lorsqu'elles se promènent dans la rue. Dans une fiche-conseil spécialement adressée aux femmes, elle incite à prendre « des précautions élémentaires », telles que de marcher « toujours d'un pas énergique et assuré » ou « si [elles sont] isolées » de ne pas donner « l'impression d'avoir peur » ». (Lieber 2008, 14)

Ce type de « conseils », prodigués par l'État lui-même, banalise la différence qui est faite entre les hommes et les femmes mais également, de manière plus insidieuse, véhicule une vision de la femme comme un être vulnérable, à protéger et qui devrait faire profil bas, et de l'homme comme un prédateur. Effectivement, comme Lieber (2008) l'indique par la suite : « Ce risque n'est ni discuté, ni remis en question, pas plus qu'il n'est considéré comme relevant de l'intervention publique : c'est aux femmes de faire attention. ». Effectivement, cette vision des choses, en plus de renforcer l'idée générale de la femme faible, impose la domination masculine sur l'espace public comme une évidence qui ne pourrait être changée, ce qui était déjà constaté par Coutras (2003). Nous avançons donc dans la définition de ce que pourraient être des « traits féminins ». Outre une apparence physique normée qui diverge selon les catégories sociales, il s'agit également d'un personnage qui serait particulièrement vulnérable.

« La tradition nous donne à composer avec un personnage féminin physiquement fragile et moralement irresponsable. Ces deux traits ont deux conséquences. Ils confortent le « sexe fort » dans son rôle de protecteur. Ils dissuadent le « sexe faible » de se complaire dans des espaces où ils risqueraient d'être exposé dans son corps : l'espace public en est un. » (Coutras 2003, 61).

L'existence même du terme « sexe faible » implique donc la persistance d'une croyance selon laquelle la femme serait un être physiquement vulnérable, en ayant besoin d'être protégée (Gargiulo et al. 2020). En parallèle, voire presque en miroir de l'analyse des caractéristiques attribuées à la féminité, se dessinent les paramètres d'une certaine masculinité, notamment par les mots « protecteur », « sexe fort », « prédateur » même. Effectivement, dans les citations précédentes coexistent deux visions opposées mais pourtant complémentaires de la masculinité, entre l'homme protecteur et l'homme prédateur. Bien que le terme de masculinité ne soit pas aussi régulièrement utilisé que celui de féminité, il est important de comprendre quel stéréotype, quelle image en ressort, en résonance ou non avec l'image de la féminité.

« Les masculinités, quelles qu'elles soient, sont toujours relatives et situées. Elles ne se construisent pas seulement relativement aux féminités. Il existe aussi des masculinités compétitives qui se structurent dans des relations de domination et les rapports de pouvoir entre hommes. (...) S'il existe plusieurs types de masculinités, cela montre que la masculinité n'est pas une essence biologique mais bien une construction sociale et culturelle. Elle relève alors de performances, de normes et de codes sociaux (Butler, 1990). » (Prieur et Dupont 2012, 15)

Cette conception de la masculinité rejoint malgré tout celle de la féminité, notamment dans la question des « rapports de pouvoirs entre hommes ». Effectivement, comme explicité précédemment, la féminité continue de se construire tout au long de la vie dans le cadre de sa confrontation avec les autres dans les espaces publics. Cette confrontation se fait d'une part dans un rapport de domination avec les hommes mais également dans les regards portés par les personnes de genre féminin. Dupont et Prieur abordent par ailleurs, dans cette question de la perception de l'autre, le mélange de la masculinité et de la féminité ou du moins les personnes pour qui le genre dissemble du sexe biologique et qui sont particulièrement mal perçues. Il n'est pas question ici des personnes transgenres mais des personnes arborant une masculinité ou une féminité perçue comme hors du champ des stéréotypes. Cette différence dans ce qu'ils ou elles renvoient de la perception de leur genre crée un rapport à l'espace public plus difficile.

« Les masculinités féminines ou les féminités masculines sont très mal perçues dans les sociétés. Il est dangereux d'affirmer de manière visible une forme de masculinité féminine dans l'espace public parce que cette sortie du placard du genre suscite des réactions de rejet relevant du contrôle social. » (Prieur et Dupont 2012, 18)

Il ne suffit donc pas d'appartenir à une grande famille que serait la masculinité pour faire partie de la classe dominante. Pour expliquer cela, il semble intéressant de mobiliser non pas le concept de masculinité, trop large, mais celui de « masculinité hégémonique ».

« Souvent confondu avec le patriarcat, ce concept permet de prendre la mesure du pouvoir normatif de la masculinité dominante, tant sur les hommes que sur les femmes. Il est au cœur du *gender order*. Il jette cependant dans l'ombre la subjectivité et les stratégies déployées par les hommes – et les femmes bien sûr – pour s'y conformer ou s'y opposer, en diverses situations, dans divers lieux. Le positionnement théorique est que les lieux (« *places* ») n'ont d'existence que parce que des corps y habitent, les occupent, les traversent,

dans des contextes et une temporalité propre (Bell *et al.*, 2001 ; Barthe, 2009). » (Prieur et Dupont 2012, 12)

Tout comme nous avons pu voir qu'il n'existe pas une mais des féminités, il existe donc des masculinités et seulement une de celles-ci, la « masculinité hégémonique » aurait un caractère dominant, non seulement par rapport aux différentes formes de féminités mais également par rapport autres formes de masculinités. Pour Carlsson, rejoignant également Raibaud sur la question des skateparks, il existerait des espaces, généralement sportifs où cette vision, cette performance d'une masculinité hégémonique serait accrue, voir célébrée.

« Boxing gyms and other spaces of contact sports are traditionally male dominated, and can be characterized as celebrating 'hegemonic masculinity': an ideal masculinity defined in terms of 'power, physical strength, authoritativeness, confidence, and (hetero)sexual prowess' (Bain 2009, 487), and dominance over women. » (Carlsson 2017, 943)

En effet, tout comme concernant la construction de masculinités et de féminités dès l'enfance dans la cour de récréation (Staszak 2017), au cours de la vie adulte au-delà du cadre général des espaces publics (Lieber 2008), la question de la domination par la masculinité hégémonique varie selon les lieux, et notamment selon les représentations rattachées à ces lieux. Les masculinités et les féminités étant le plus souvent associées au concept de genre, je vais donc fixer une définition de ce terme qui sera par la suite utilisée au cours de cette thèse. Nous avons ci-avant montré que la féminité et la masculinité étaient des constructions sociales. À la lumière du développement de ces concepts et en gardant à l'esprit une définition générale du genre, nous allons proposer à nouveau une définition de ce concept.

« L'intérêt du genre, lorsqu'il est considéré comme une catégorie relationnelle, est de montrer que l'espace urbain est le produit de la relation entre masculinités et féminités (et pas seulement entre hommes et femmes), ce qui suppose l'examen des espaces physiques mais aussi symboliques et politiques que les femmes occupent dans la ville. » (Raibaud, Mosconi, et Paoletti 2015, 24)

Pour Mosconi, Paoletti et Raibaud, l'intérêt du genre réside donc en l'analyse du fait urbain par l'entrée de la dichotomie entre masculinités et féminités. Cependant, l'acception d'un genre pluriel ne se retrouve pas chez tous les auteurs. Effectivement, Pour Wittig, il n'y aurait qu'un seul genre, le masculin étant considéré comme la norme et le féminin comme un écart à cette norme.

« Monique Wittig affirme ainsi que le genre, au sens grammatical du terme, « est l'indice linguistique de l'opposition politique entre les sexes. Genre est ici employé au singulier car en effet il n'y a pas deux genres, il n'y en a qu'un : le féminin, le « masculin » n'étant pas un genre. Car le masculin n'est pas le masculin mais le général. Ce qui fait qu'il y a le général et le féminin, la marque du féminin. » (Wittig 1980, p.100). » (Tillous *in* Faure, Hernández González, et Luxembourg 2017, 157)

Cependant, même si ce point de vue est intéressant et nourrit la réflexion, dans la mesure où nous avons accepté plus haut qu'il existait des masculinités et des féminités, il n'est pas

possible pour nous de considérer le masculin comme le général et donc le genre comme unique. Bien que les concepts de féminités et de masculinités ne soient pas directement transcritibles en anglais, c'est vers la pensée du genre anglosaxonne que nous allons nous tourner et notamment vers Robinson et Richardson dans « *Introducing gender and women's studies* ». Dans un premier temps, celles-ci mettent en relation le concept de genre avec d'autres relations de pouvoir, comme un système, en rapport avec une analyse intersectionnelle.

« In addition, intersectional analyses have highlight how meanings to the categories 'women' and 'men' are themselves constituted through their intersections with other forms of social differentiation and division, such as race, age, sexuality and class – demonstrating how gender, inequalities are related to other relations of power, such as class inequalities, racism, ageism and social divisions associated with sexuality and dis/ability. » (Robinson, Richardson ; 2015 : xxi)

Dans un second temps, celles-ci proposent une définition du genre qui n'est pas fixe mais presque historique, englobant les différentes phases que ce concept a traversé depuis les années 1960 jusqu'à aujourd'hui.

« Prior to the 1960s, gender referred primarily to what is coded in language as masculine or feminine. Gender has subsequently been variously theorised as personality traits and behaviours that are specifically associated either with women or men (for example, women are caring ; men are aggressive) ; to any social construction having to do with the male-female distinction, including those which distinguish female bodies from male bodies ; to being thought of as the existence of two different social groups, 'men' and 'women', which are the product of unequal relationships (Alsop et al., 2002a ; Connell and Pearse, 2014). In this latter sense, gender is understood as a hierarchy that exist in society, wherein one group of people (men) have power and privilege over another group of people (women) (Delphy, 1993). More recent postmodern approaches, associated in particular with the work of Judith Butler (2006, 2011), conceptualise gender as performance, with gender understood as continuously produced through everyday practices and social interactions. » (Robinson, Richardson ; 2015 : 3)

Bien qu'un peu longue, cette définition a l'avantage de balayer l'évolution de ce terme sur un peu plus de deux générations. Cependant, il semble qu'il est important de garder à l'esprit qu'un grand nombre de personnes utilisant ce terme, notamment dans des articles de presse, n'utilisent pas, à mon sens, le concept de genre dans son acception la plus récente mais plutôt dans l'esprit d'une dichotomie homme/femme ou plutôt féminin/masculin. C'est notamment pour ces raisons qu'il semble intéressant de ne pas retenir la définition du genre selon une seule période mais comme une construction alliant les définitions de chaque période.

2.2. *Le care et autres traits « féminins » : une constatation de société mais pas un fait universel*

Le *care* est un concept directement associé à la féminité, considéré comme un des caractères féminins évoqués dans la section précédente. Il ne s'agit pas ici de nier que les personnes participant du *care* soient plus souvent des femmes que des hommes mais plutôt que les femmes soient naturellement plus aptes à s'occuper des autres et particulièrement des plus vulnérables

comme les enfants et les personnes âgées. Pour Tronto (expliqué ici par Mozziconacci, 2016), il existerait quatre phases au concept de *care* :

«

- Le fait de se soucier de [*caring about*], qui revient à reconnaître la nécessité du *care*. Cela engage de l'attention.
- Le fait de prendre en charge [*taking care of*] qui signifie qu'on assume une certaine responsabilité.
- Le fait de prendre soin [*care giving*] qui est la rencontre directe des besoins de *care*. Cela ne peut se faire sans compétences.
- Le fait de recevoir le soin [*care receiving*], qui consiste à reconnaître que l'objet de la sollicitude réagit aux soins qu'il reçoit. Cela implique de la réceptivité. » (Mozziconacci in (Faure, Hernández González, et Luxembourg 2017, 115)

Le concept de *care* est régulièrement repris dans des écrits traitant de l'urbanisme, de l'aménagement et de la construction de la ville. Effectivement, si, dans les faits, les femmes sont celles qui prennent sur elles la charge du *care*, il semble important de prendre en compte le fait que dans leurs déplacements, celles-ci doivent intégrer plusieurs autres personnes – comme les personnes âgées, les personnes handicapées ou malades et les enfants – et donc d'autres lieux, parfois assez éloignés les uns des autres.

« Si l'urbanité renvoie le plus souvent à l'idée d'un « relâchement du lien d'appartenance » voire à un « droit à l'indifférence » (Bonicco-Donato, 2016), penser les temps et proximités nécessaires à une redistribution démocratique du travail de *care* relève aussi des politiques urbaines. (...) La ville peut néanmoins être appréhendée à partir de l'idée que « le temps comme l'espace peuvent être réorganisés [*reordered*] de façon à ce qu'il soit plus aisé, et non plus difficile, de prendre soin [*for care*] » (Tronto, 2013, pp. 166-167) » (Mozziconacci in (Faure, Hernández González, et Luxembourg 2017, 131)

Les femmes doivent ainsi intégrer et prendre soin d'autres personnes dans leurs déplacements quotidiens, mais également lors de déplacements à longue distance ou de déménagements, voire d'expatriations, comme le montre Duplan (2021) dans son étude sur les rôles de normes hégémoniques sexuées dans le contexte de la migration d'une famille hétéronormée au Luxembourg. Le problème qui se pose ici est en partie celui que nous allons aborder dans la partie suivante : les femmes étant peu représentées dans les postes de décision, notamment dans l'aménagement du territoire, les personnes incarnant la figure de la masculinité hégémonique les renvoient à leurs attributs « féminins » pour reléguer leurs problèmes au second plan, sous prétexte que ceux-ci ne relèveraient pas du général et n'auraient pas leur place dans un débat public.

« Les compétences généralement attribuées aux femmes rendent difficiles leur participation active à un débat portant sur « l'intérêt général » soit on doute de leur capacité à maîtriser les outils et le langage technique, soit on considère que leur compétences « naturelles » en matière de soin, d'éducation, de souci des autres n'ont pas leur place dans un débat sensé s'élever au-dessus des intérêts particuliers. » (Raibaud, Mosconi, et Paoletti 2015, 53)

Un autre problème posé par l'utilisation de ce concept selon Lieber, Condon et Maillochon (2005) est le fait que les femmes se voient réduites à la charge du *care*, notamment en ce qui concerne la charge des enfants. En effet, lorsque l'opinion d'une femme vient à être considérée, par exemple lors d'une réunion publique, c'est uniquement le rôle reproductif de la femme, le rôle de mère s'occupant des plus jeunes enfants, qui est relevé (Lieber, Condon, et Maillochon 2005, 75). Plus concrètement, la traduction de ce rattachement de toute une catégorie de personnes à leur caractère reproductif en termes d'aménagement de l'espace public consiste à considérer que certains espaces publics, en particulier ceux rattachés aux enfants, soient par essence, féminins.

« Par exemple, les rôles assignés aux femmes sont traditionnellement ceux du *care*, du soin apporté aux autres. Ce faisant, les espaces dédiés aux femmes dans l'espace public sont ceux des jeux pour enfants ou des aménagements alentour aux écoles. Cette conception de l'aménagement de la ville repose encore sur une extension de l'espace domestique dans l'espace public et sur l'image des femmes toujours mères ou s'occupant d'enfants. Ramener systématiquement les femmes à des fonctions reproductives, comme à l'intimité de leur logement, empêche d'interroger leur place propre, et de penser la place de femmes de différentes générations dans ces espaces. » (Faure, Hernández González, et Luxembourg 2017, 11)

Bien qu'il ne fasse pas sens pour un aménagement inclusif des espaces publics d'associer la féminité – ou la masculinité – en particulier à certains espaces, la maternité aurait tout de même une influence sur la manière de pratiquer les espaces publics (Fenster 2005, 223). En effet, la maternité changerait le rapport à l'entourage spatial proche, créant un sentiment d'appartenance lié notamment à l'accomplissement de nouvelles tâches – emmener l'enfant à l'école ou de se balader avec celui-ci – qui n'apparaîtrait pas chez les nouveaux pères (Fenster 2005, 223). La question de l'attribution d'un caractère féminin au *care*, notamment par rapport aux enfants, pose, au-delà de la question de l'espace, la question de la mobilité. En effet, un grand nombre de chercheur·ses posent cette question de la mobilité genrée en relation avec les enfants et au fait de conduire les enfants, en voiture ou à pieds, en relation avec la perception de ce que doit être une « bonne mère » (Clement et Waitt 2017, 1186).

« To the extent that leisure might be associated with an ideal of 'freedom' as autonomy of choice of activity, mobility and time use, leisure practices are also subject to temporal and spatial preferences and boundaries linked with gender, class, race, ethnicity, politics, subculture and other pertinent communal forms of group identity (Arab-Moghaddam, Henderson, and Sheikholeslami 2007). Women, in general, are subject to expectations in their many roles – as care-givers, employees and models for morality – that reduce their temporal possibilities for leisure and constrain their freedom of choice (Alexandris and Carroll 1997; Jackson and Henderson 1995; Quinn 2010). » (Wagner et Peters 2014, 415)

La question de la mobilité genrée liée au *care* renvoie également à la mobilité liée au temps libre, aux activités de loisirs, qui apparaissent plus contraignantes pour les femmes, notamment pour des questions de craintes – liées à des lieux, des horaires – mais également comme abordé précédemment, pour une question d'emploi du temps parfois plus compliqué si

la femme cumule emploi et charge des enfants (Wagner, Peters ; 2014). Outre le fait que des types de lieux publics soient associés aux femmes, Fenster (2005) met en exergue le fait que, bien que les espaces privés soient associés aux femmes, que le foyer ait un caractère féminin, cet espace n'est pas toujours un lieu de libre expression pour celles-ci.

« As the narratives in the paper show, in spite of the idealized notion of the 'home', the 'private' – the women's space, the space of stability, reliability and authenticity – the nostalgia for something lost which is female (Massey, 1994), home can be a contested space for women, a space of abuse of the right to use and the right to participate. » (Fenster 2005, 220)

Bondi (1998) va plus loin encore, en faisant une distinction, non pas entre public et privé, non pas entre des types d'espaces publics, mais plutôt entre centre et périphérie. Cette vision pourrait être reliée à l'absence de travail salarié en périphérie, ne laissant que le travail domestique, associé aux femmes. Selon elle, la périphérie urbaine serait alors associée à la domesticité de classe moyenne, la féminité et la dépendance, tandis que le centre urbain serait lui associé à la masculinité et au pouvoir, qu'il soit social, économique ou bien politique (Bondi 1998, 161).

3. Analyser le genre par le prisme de l'intersectionnalité

« *Gender, by itself, does not offer an essential category or an independent social construct and it may be studied in regards to culture, class, race, and sexuality.* » (Bagheri 2014b, 1297)

3.1. L'intersectionnalité, origine et définition

Les origines du concept d'intersectionnalité datent de la fin des années 1980 aux États-Unis, avec l'autrice Kimberle Crenshaw (1989). Celle-ci se place dans la lignée de travaux issus du '*Black feminism*' aux États-Unis, confrontant de manière simultanée la question des femmes et de la race (Carastathis 2014, 305; Mollett et Faria 2018, 567), dès le début du 19^{ème} siècle. La formulation de ce concept est née suite à une réflexion croisant la race et le genre, concernant tout d'abord les femmes noires aux États-Unis. Il s'agit d'un concept historiquement politisé, porté tout d'abord par Crenshaw (1989) puis par bell hooks (1982) ou encore Collins (1991). Hooks (1982) a choisi de nommer son livre « *Ain't I a Woman* » d'après un discours de Sojourner Truth, une femme afro-américaine, activiste des droits de la femme et abolitionniste (Robinson et Richardson 2015). Cela nous montre bien que ce concept naît dans le contexte d'une histoire militante et anti raciste qu'il ne faut pas chercher à oublier. À l'origine, le concept d'intersectionnalité a été utilisé pour montrer en quoi la race, couplée avec le genre pouvait éclairer le caractère multi-dimensionnel des vies des femmes noires américaines (Robinson et Richardson 2015). Il est difficile de donner une définition arrêtée, unique de l'intersectionnalité, tout comme pour le concept de genre.

Cependant, la question de l'intersectionnalité a aujourd'hui évolué, prenant en compte une multitude d'autres facteurs. Il existe un grand nombre de variations, de théorisations autour de ce concept, je présenterai ici certaines d'entre elles. Pour donner un aperçu général avant de commencer la présentation des variations de ce concept, **l'intersectionnalité est un moyen de comprendre les différentes formes d'inégalités et d'analyser le rôle des identités multiples de chacun·e dans l'expérience quotidienne de ces inégalités.** Pour ce faire, l'intersectionnalité se recentre sur les liens entre les catégories formant l'identité d'une personne, comme initialement le genre et la race. Il ne s'agit pas d'additionner ces catégories mais plutôt de comprendre comment celles-ci sont liées de manière systémique (Robinson et Richardson 2015, 13-14). L'intersectionnalité est un concept-outil de la recherche féministe utilisé afin de développer la théorie selon laquelle la vie des femmes serait construite et biaisée, non pas uniquement par leur genre, mais par l'intersection de systèmes d'oppressions (Carastathis 2014, 304). De même que Crenshaw (1989) indiquait qu'il ne s'agissait pas de parler des femmes comme d'une entité – à l'époque en se calquant à défaut sur des études portant uniquement sur des femmes blanches hétérosexuelles de classe moyenne pour monter ensuite en généralité –, il paraît également incorrect aujourd'hui de parler des « femmes noires » comme d'une entité. Il s'agit en fait de croiser des facteurs structurants comme la race, le genre, l'âge ou la classe sociales pour saisir la complexité d'une population étudiée « large » telle que « les femmes », évitant ainsi de tomber dans l'écueil de la généralisation et permettant de multiplier les études se penchant sur des sous-groupes.

« Although the concept of intersectionality was developed to explain the specific experience of oppression of black women, the concept would also fit in with the desire of post-colonial and post-structuralist feminists to disrupt homogeneous categories such as 'woman' and would end up defining itself as a concept that aims to capture numerous relationships between different dimensions of power structures, such as gender, race, class, sexuality or age. » (Rodó-de-Zárate 2014, 926)

En effet, il est problématique de s'exprimer sur « les femmes » lorsqu'on sait que selon l'âge, l'origine sociale, la race et bien d'autres facteurs, ces femmes, désignées de manière générale, ont différentes vies, différentes attentes et pratiques de leurs espaces de vie, et différents habitus (Bourdieu 1980) dans les espaces publics. Rodó-de-Zárate (2014) explique dans son article que bien que Crenshaw soit la première à avoir utilisé ce concept, elle n'est pas la seule à l'avoir développé et à avoir critiqué l'utilisation du terme « femme » comme une catégorie unique et indivisible.

« Other critical theorists on race such as bell Hooks (1981) and Patricia Hill Collins (1990) showed the impossibility of separating the categories and of explaining the inequalities based on a single framework, questioning the use of 'woman' as a unitary category, since it reflected an essentialist view of all women. » (Rodó-de-Zárate 2014, 926).

Pour autant, même si les auteurs originaires des États-Unis se placent en précurseurs de la notion d'intersectionnalité, des géographes, comme les néo-zélandaises et australiennes dites

'down-under'⁵ telles que Johnson (1990) ou Longhurst (1994; 1995) jouent un rôle important dans le développement du concept d'intersectionnalité. Elles mettent l'accent sur des intersections d'un genre nouveau, basé sur les travaux de philosophes poststructuralistes intégrant la sexualité, le corps et le caractère autochtone (Johnston 2018). D'autres géographes se sont également saisiés du cadre de l'intersectionnalité dès les années 90 comme Peake (1993), auteure canadienne travaillant sur le croisement des concepts de genre, race et sexualité.

« (...) over the years Australasian geographers have not just added sexuality to a line-up of other topics but have actually questioned the production of heterosexist and disembodied geographical knowledge. » (Johnston 2018, 559)

L'intersectionnalité est donc un concept ancré dans un cadre de pensée féministe. Bien qu'il soit aujourd'hui utilisé de manière plus large, il est important de ne pas oublier les racines de ce terme pour ne pas s'en éloigner. En effet, selon Rodó-de-Zárate (2014, 925), il s'agit d'une des conceptualisations qui a apporté le plus au féminisme dans le sens où l'intersectionnalité permet de mettre en lumière les oppressions liées au genre dans leur multiplicité. Le concept d'intersectionnalité permet également de comprendre les identités multiples d'une personne ainsi que le fait que des facteurs tels que la race, le genre et la sexualité sont avant tout des performances, des représentations de nous-même, et non pas des éléments fixes, constituants (Vaiou 2018, 580).

3.2. *L'intersectionnalité en France et dans les pays francophones*

Bien que les travaux pionniers concernant l'intersectionnalité soient originaires des États-Unis, quelques travaux précurseurs ont également été développés en France dans la même période – années 1980. Ces travaux sont notamment ceux de Cribier (1985), Fagnani (1989) et Coutras (1989; 1993) sur le travail des femmes, les femmes âgées ou encore, les femmes des classes populaires dans les banlieues. En cette période, ces chercheuses avaient déjà une perspective intersectionnelle sans pour autant utiliser ce terme (Blidon 2018, 591). Une des barrières à l'utilisation du concept d'intersectionnalité en France tient notamment à la contestation du concept de race dans ce pays et à l'histoire particulièrement liée de l'intersectionnalité et du concept de race. En effet, l'histoire française est intimement liée à la colonisation, et l'histoire des États-Unis plus à l'esclavage et à la ségrégation. (Blidon 2018; Hancock 2015).

« In the French context, 'race' was banned from the national vocabulary at the end of World War II, so addressing the intertwining of power relations – 'sex, race, class'- is a particularly delicate thing to handle both theoretically and politically. » (Blidon 2018, 592)

⁵ 'Down-under' est une expression anglo-saxonne, reprise notamment ici par les géographes de l'université de Waitako (Nouvelle-Zélande) pour désigner l'Australie et la Nouvelle Zélande, ces pays étant au sud du globe, en dessous de la plupart des autres pays. Il s'agit d'une expression d'usage courant.

Malgré tout, pour Blidon, utiliser le concept d'intersectionnalité, c'est aborder le concept de race sans pour autant se réduire à l'analyse de celui-ci. L'intersectionnalité constituerait une théorie critique permettant de formuler les intérêts des minorités au croisement d'inégalités sociales et de classe (Blidon 2018, 593). Pour Blidon, si on souhaite analyser le cas du contexte académique français concernant l'intersectionnalité, il existe alors deux usages différents du concept. Le premier usage, plus politique, se base sur la création initiale du concept, par Crenshaw (1989) et Collins (1991).

« The first is a critical and political use, based on the theoretical framework proposed by Kimberlé Crenshaw and, more broadly, by the authors of *black feminism*, including Patricia Collins (1991). Intersectionality theoretically focuses on adding oppressions, their intersections, and their co-imbrication. » (Blidon 2018, 596)

Blidon remarque ensuite un second usage qui va au-delà de la géographie du genre et qui, selon elle, serait plus problématique. En effet, la démultiplication des caractéristiques croisées par l'usage de l'intersectionnalité, sans pour autant émettre une quelconque hiérarchisation des termes fait disparaître de ce concept les enjeux de mécanismes de pouvoir et de domination pourtant bien réels, le vidant de sa dimension critique et politique pourtant historique (Blidon 2018, 596-97). Bilge (2009) note par ailleurs que la théorisation de l'intersectionnalité varie fortement selon les contextes nationaux. Elle donne l'exemple des travaux intersectionnel aux Etats-Unis, plus marqués par la pensée féministe noire et néo-marxiste et les travaux des pays scandinaves et néerlandais, plus marqués par le post-modernisme et le poststructuralisme (Bilge 2009, 75). Cette association de l'intersectionnalité à d'autres courants de pensées ouvre le champ à des travaux qui intègrent des axes d'intersection moins souvent problématisés comme l'apparence physique (Kofoed 2008). Bilge (2009) en conclut que l'intersectionnalité est un concept qui gagne en profondeur théorique quand il est associé à d'autres concepts sociologiques. Il faudrait ainsi selon l'auteure accepter les acceptions plurielles de l'intersectionnalité qui en font sa richesse.

« (...) l'ambiguïté d'une théorie favorise le travail de synthèse, alors que son côté inachevé incite les chercheurs à la tester dans de nouveaux champs d'application. Face à la grande diversité de ses usages dans différents domaines d'études et sous différentes influences théoriques, il serait pertinent de traiter à cet égard l'intersectionnalité comme un méta-principe devant être ajusté et complété en fonction des champs d'études et des visées de la recherche, et d'en accepter les mises en application plurielles. » (Bilge 2009, 85)

Dans le débat public en France, l'intersectionnalité n'a émergé que récemment pour faire l'objet de contre-sens et de fortes critiques de la part des médias et de la classe politique (Lépinard et Mazouz 2021). L'intersectionnalité en France subit également des tentatives de disqualifications par des universitaires, liées en particulier à l'importance du genre mais surtout de la race dans ce concept. En effet, la race est un sujet qui est malheureusement délégitimé dans le contexte historique et politique français (Bilge 2015; Lépinard et Mazouz 2021).

« Disons-le simplement : celles et ceux qui s'opposent au concept d'intersectionnalité n'y connaissent pas grand-chose. En témoigne l'absence de références aux écrits et travaux qui développent ce champ de recherche ou les arguments utilisés : l'intersectionnalité est accusée de promouvoir une vision communautariste du monde, réifiée et rigide des rapports sociaux. Elle valoriserait l'identité au détriment des processus sociaux et mettrait l'accent sur des identités sociales (la race, le genre, la sexualité) dont la pertinence, aussi bien dans la réalité sociale que dans l'analyse, est remise en cause. Elle viendrait occulter les « vrais rapports sociaux », ceux qui comptent vraiment politiquement et analytiquement, à savoir ceux liés à la classe sociale, au « populaire », érigés en principe fondamental de division du social. » (Lépinard et Mazouz 2021, 17)

D'autres critiques sont d'ailleurs opposées à l'intersectionnalité en France, comme l'assomption selon laquelle le concept se cantonnerait à l'analyse de la race, du genre et de la sexualité, ce qui démontre une large méconnaissance des travaux intersectionnels. Pourtant, comme le précisent Lépinard et Mazouz (2021, 21) dans leur traité pour l'intersectionnalité, les études critiques de l'intersectionnalité, mais également de la race permettent de comprendre que ce n'est pas en occultant les différenciations considérées comme des « affiliations personnelles » entre les citoyen·ne·s par le principe d'universalisme que l'on peut garantir l'égalité de traitement. L'intersectionnalité, par la mise en lumière critique d'un large champ de différenciations et par sa grande adaptabilité permet justement d'aller vers « un universalisme concret, incarné dans les différences et les histoires spécifiques de celles et ceux qui forment le corps politique. » (Lépinard et Mazouz 2021, 65).

3.3. L'intersectionnalité de nos jours, l'importance de la dimension spatiale

La théorie de l'intersectionnalité est aujourd'hui à considérer comme étant la contribution la plus importante des études féministes (McCall 2005; Bilge 2009; Carastathis 2014).

« One could even say that intersectionality is the most important theoretical contribution that women's studies, in conjunction with related fields, has made so far » (McCall 2005, 1771)

Bien que l'intersectionnalité prenne ses racines dans les études féministes radicales et anti-racistes concernant les femmes noires aux États-Unis et qu'il est primordial de ne pas mettre de côté l'histoire de ce concept afin de ne pas passer à côté de son but (Hopkins 2019, 937), il ne faut pas pour autant l'enfermer dans le contexte de sa naissance et en élargir le champs (Mollett et Faria 2018, 571). Même si ce concept a régulièrement été utilisé par des géographes, une grande part de cette contribution reste à dessiner pour le futur, celle du rôle de l'espace dans la recherche intersectionnelle (Rodó-de-Zárate et Baylina 2018, 548). En effet, le point de vue géographique serait à considérer sur cette question afin de comprendre l'espace non pas comme un réceptacle de l'intersection, mais comme un élément d'interaction à part entière. L'espace n'est donc pas à considérer en seconde position dans le processus d'intersection pour les géographes. Cette vision de l'intersectionnalité est celle que je développe dans cette thèse, intégrant la structure des espaces publics, la façon dont cette structure a été

mise en place mais également le façonnement des espaces corporels par la société comme ancrage des relations d'intersectionnalité. Ce sont les géographes féministes '*down-under*' qui ont ouvert la voie pour cette compréhension de l'intersectionnalité avec le travail du corps et de l'espace corporel comme élément de l'équation intersectionnelle⁶ (Longhurst 1995; 2001; Johnston 2018). Selon Rodó-de-Zárate et Baylina (2018), les géographes pourraient apporter leur contribution de trois manières différentes.

“(...) by analyzing the role of place and space in constituting intersectional relations; by focusing on the relevance of context for the development of intersectionality and by engaging with different methodologies for research on intersectionality.” (Rodó-de-Zárate et Baylina 2018, 548).

Afin d'étayer la question de la relation entre espace et intersectionnalité Rodó-de-Zárate et Baylina (2018) se réfèrent à la réflexion de Massey (1994) sur l'espace. Elles mettent en avant l'idée que les développements théoriques de la géographie qui portent sur l'espace appliqués aux études intersectionnelles permettent de comprendre l'espace comme élément configurant des relations intersectionnelles, plutôt que comme une variable parmi d'autres (Rodó-de-Zárate et Baylina 2018, 549). Pour Mollett et Faria (2018), l'intersectionnalité a été dès ses débuts, avec les écrits de féministes noires radicales, un concept comportant une dimension spatiale importante, devenant ainsi un concept clé pour la géographie féministe. Pour Rodó-de-Zárate et Baylina (2018), l'espace, ou plutôt le contexte spatial, pourrait être un élément fondamental pour le choix des catégories d'analyse intersectionnelle. Selon les auteures, il n'y aurait pas lieu de définir des catégories d'analyse principales et secondaires. La place et l'importance des catégories d'analyse dépendrait principalement du contexte, notamment spatial, dans lequel la recherche s'inscrit. De manière similaire, Hopkins (2019, 942) indique que la géographie, et en particulier la géographie sociale, pourrait participer au développement de la théorisation, de la recherche et de la pratique de l'intersectionnalité par ses notions d'échelles, de relations temps/espace, d'appartenance spatiale et d'identité. Pour Johnston (2018), géographe '*down-under*', l'héritage toujours prégnant de la géographie féministe néo-zélandaise des années 90 est une preuve que, pour la géographie féministe intersectionnelle et queer, « *place matters*⁷ » (Johnston 2018, 554). Un exemple parlant est l'étude menée par Longhurst (2005) sur les corps de femmes enceintes en Nouvelle-Zélande et comment leur spatialités peuvent être influencées par la transformation de leur espace corporel dû à la maternité. Cette étude révèle notamment l'importance de la mode dans l'évolution des représentations corporelles des femmes enceintes, passant d'une volonté de cacher le corps de ces femmes par des vêtements lâches à une mise en valeur de ces corps par des vêtements moulants. Cette évolution est jugée à double tranchant pour Longhurst (2005) entre une obligation tacite toujours plus forte pour les femmes à paraître « désirables » en toutes

⁶ Ce point de vue sera pris en compte dans la réflexion de cette thèse de la mise en place méthodologique jusqu'à la présentation des résultats. Cette question sera développée plus en profondeur lors de la méthodologie.

⁷ Littéralement : « l'espace compte ».

circonstances et une forme de libération par une meilleure visibilité des femmes enceintes dans les espaces publics.

Ces questions sur la théorisation de l'intersectionnalité en géographie féministe, sociale et humaine, et le lien particulier entre intersectionnalité et espace amènent à poser la question suivante : concrètement, comment faire de la recherche intersectionnelle ? Y-a-t-il une ou des méthodologies de l'intersectionnalité ? Bien que la méthodologie semble être un point faible ou du moins un point de débat au sein de la recherche féministe intersectionnelle (Bowleg 2008; Turcotte 2016b), l'usage de l'expérience et des études de cas semble largement plébiscitée (McCall 2005; Valentine 2007; Hopkins 2018; Rodó-de-Zárate et Baylina 2018). De même, Rodó-de-Zárate et Baylina (2018) mettent en avant l'intérêt porté par différent.e.s chercheur.se.s concernant les méthodes participatives (Rodó-de-Zárate 2014; Johnston 2018; Hopkins 2018) auxquelles nous pourrions ajouter le développement des méthodes mixtes (Bowleg 2008; Turcotte 2016b). Pour ces auteures, c'est notamment par le biais des méthodes participatives et de la cartographie que l'intersectionnalité pourrait sortir du cadre de la recherche pour devenir un outil pour l'éducation (Rodó-de-Zárate et Baylina 2018).

« The methodological challenges for intersectionality not only apply to research. Its analytical potential makes intersectionality a key tool for teaching and learning (Franken et al. 2009; Lada 2009; Valentine 2007). Even more if the analysis has a visual display, it provides a guide to reflect on experiences of oppression and privilege, compare them with other people's experiences, and be more conscious of their specific position in power relations (Baylina and Rodó-de-Zárate 2016). » (Rodó-de-Zárate et Baylina 2018, 551)

Dans ce contexte, il serait notamment intéressant d'apporter des précisions sur la nature de l'éducation, formelle ou informelle, qui n'est pas abordée dans cet article. Concernant l'éducation informelle, le caractère '*buzzword*'⁸ populaire (Davis 2008) de l'intersectionnalité pourrait être retourné comme biais de sensibilisation d'élus et d'aménageurs. En particulier sur l'importance de la prise en compte de la diversité sociale, culturelle, ethnique des populations ainsi que du facteur spatial et temporel dans la réalisation de politiques publiques locales et d'aménagements. La considération de ces éléments est particulièrement importante dans le cadre de l'aménagement de l'espace public où la vision d'ensemble des usagers est indispensable, mais néanmoins inutile si les pratiques ne sont pas, dans le même temps, analysées à grande échelle. Cette échelle d'analyse micro de l'espace urbain permet de comprendre comment sera utilisé un espace public, par qui, et si les usages seront assez divers pour en permettre l'utilisation quotidienne d'une plus grande partie de la population.

Pour autant, comme cela a été rapidement abordé précédemment avec Blidon (2018), l'usage de l'intersectionnalité peut être critiqué. Il ne faut pas oublier que le concept

⁸ L'intersectionnalité comme '*buzzword*' est une idée introduite par Davis en 2008 puis reprise largement par la suite dans le cadre des études intersectionnelles. Il s'agit en fait de dénoncer l'usage très libre et vidé de sens de ce terme, notamment porté par la popularisation du '*gender mainstreaming*' hors du monde de la recherche, vers les structures opérationnelles.

d'intersectionnalité ne doit pas être utilisé sans cadre méthodologique précis et sans justification des catégories d'analyse utilisées pour éviter la discréditation des recherches sur le sujet. En effet, une des grandes critiques menées à l'encontre de l'intersectionnalité est le manque de structure méthodologique associée au concept et son développement principalement théorique (McCall 2005; Valentine 2007; Bowleg 2008; Davis 2008; Nash 2008; Rodó-de-Zárate 2014; Hopkins 2018)

« Moreover, several authors have pointed out that the research on intersectionality has no methodological direction, provides no defined parameters and does not make clear how many categories should be taken into account and how (Davis 2008; Garry 2011; Ludwig 2006; McCall 2005; McDowell 2008; Stolcke 2010; Valentine 2007). » (Rodó-de-Zárate 2014, 926).

Il existe également des problèmes méthodologiques inhérents à la question de l'intersectionnalité, notamment lorsqu'il est question de l'usage des méthodes quantitatives ou mixtes (Bowleg 2008; Turcotte 2016b). Nous allons donc conclure cette sous-section avec cette citation de Rodó-de-Zárate et Baylina (2018) faisant état de l'intersectionnalité comme concept à double tranchant. En effet, proprement intégré et justifié, ce concept peut permettre de prendre en compte la multiplicité des inégalités tout comme il peut les invisibiliser s'il est utilisé uniquement par effet de mode (Blidon 2018).

« Intersectionality can be either the concept that reminds us of the necessity of considering multiple inequalities for the analysis or the 'catch-all' feminist theory that renders inequalities invisible. It is thus up to researchers to use its main potentials to serve the purpose of a rigorous and critical knowledge of spatially constituted multiple layers of inequality. » (Rodó-de-Zárate et Baylina 2018, 551)

Dans cette recherche, l'intersectionnalité sera utilisée pour ne pas tomber dans le travers de multiples études abordant la question « des femmes » sans distinctions. Un des objectifs de cette thèse est d'amener les aménageurs à aller plus loin qu'une vision genrée des espaces publics. En effet, la prise en compte de la distribution sociale, genrée et ethnique d'un quartier semble indispensable pour aménager les espaces publics de manière inclusive.

4. L'espace public est-il genré ?

Avant d'aborder la relation entre espace public et genre, il paraît important de préciser le terme « d'espace public ». Nous nous accorderons ici à la définition simple mais englobante de Garcia-Ramon, Ortiz, et Prats.

« (...) we defined public spaces as places of interrelation, social encounter and exchange, where a great diversity of people can go for a wide variety of activities. » (Garcia-Ramon, Ortiz, et Prats 2004, 221)

Dans le cadre de l'analyse du rapport des femmes à l'espace public, il est important de se demander si, dans un premier temps théoriquement, il existerait un type d'espaces publics

particulièrement plébiscité par les femmes, un espace public perçu comme « féminin », question à laquelle nous avons commencé à répondre dans la section précédente. Massey, sans dire qu'il existerait un espace type « féminin », insiste sur le fait que les espaces seraient tous genrés, ce qui aurait des effets notamment sur la construction du genre.

« The only point I want to make is that space and place, spaces and places, and our senses of them (and such related things as our degrees of mobility) are gendered through and through. Moreover, they are gendered in a myriad of different ways, which vary between cultures and over time. And this gendering of space and place both reflect and has effects on the ways in which gender is constructed and understood in the societies in which we live. » (Massey ; 1994 : 186).

C'est notamment la question que s'est posé Di Méo lors de son étude sur les femmes à Bordeaux. Celle-ci pointe une opposition entre beau/laid, sale/propre, aéré/fermé. Cependant, la laideur serait utilisée comme prétexte à la méconnaissance d'un lieu ou à son caractère « effrayant ». C'est notamment l'utilisation de ces termes, de ces justifications, qui pour Di Méo mettent en avant l'existence de « murs invisibles » empêchant aux femmes d'accéder à certains lieux.

« Cette idéologie valorise les espaces à la fois beaux (...) calmes, propres, aérés et dégagés, piétonniers, aisément accessibles, exempts d'une affluence excessive, mais néanmoins animés, fluides, paisibles et rassurants, dépourvus de toute ambiance agressive, ouverts et dotés de verdure, d'arbres et de fleurs. » (Di Méo ; 2011 : 233)

« C'est toujours par les entrées privilégiées du laid et du sale, voire du sombre et du triste, mais aussi de l'absence d'attrait et d'intérêt, voire de l'aveu de leur méconnaissance des lieux qu'elles [les femmes interrogées] argumentent leur rejet de ces quartiers ». (Di Méo ; 2011 : 289).

L'argument ou l'aveu de méconnaissance utilisé par les femmes interrogées dans la recherche de Di Méo, dans cette thèse, ainsi que dans d'autres travaux portant sur les femmes et les espaces publics est à considérer avec prudence. En effet, bien qu'un lieu méconnu apporte inexorablement son lot d'incertitudes dans la perception du sujet, il n'apparaît pas raisonnable de considérer la méconnaissance comme une argumentation, une justification du refus d'aller dans un lieu, un quartier donné. Cela car il ne semble pas raisonnable de penser qu'il est naturel, pour une femme comme pour un homme, de sortir de sa zone de confort, de ses itinéraires, de son quartier si ceux-ci couvrent leur besoins – courses, socialisations amicales et familiales, loisirs, promenade, cadre naturel. Pour Longhurst, en rapport avec son étude sur les femmes enceintes, il s'agit plus du fait que les transformations corporelles initient à de nouveaux espaces et en éloignent d'autres. Pour plusieurs auteurs (Coutras, Miler, Palmer, Raibaud, Zisker...) le choix des espaces féminins se ferait notamment par la prise en compte de l'aspect sécuritaire. Cependant, pour Faure, Hernandez-Gonzalez et Luxembourg, la banalisation de ces questions d'insécurité ne serait pas justifiée par les faits et serait instrumentalisée pour renforcer la surveillance de l'espace public.

« D'une part, la littérature montre que la majorité du mobilier urbain, des grands projets d'aménagement ou des structures sportives ou culturelles sont *in fine* occupés et appropriés par des hommes. (...) Les usages diurnes et nocturnes des espaces publics varient en fonction du sexe ou du genre assigné de la personne. Par exemple, le traitement médiatique des questions de genre et d'espace public la nuit est marqué par le vocable de l'insécurité. Dans ce contexte la prétendue vulnérabilité des femmes fait figure de justification à des mesures sécuritaires de contrôle des espaces publics (suppression de bancs publics, renforcement de la vidéo-surveillance, etc.). » (Faure, Hernandez-Gonzalez, Luxembourg ; 2017 : 10).

Effectivement, si nous reprenons les espaces plébiscités par les femmes selon Di Méo, on peut également penser que les hommes ne souhaiteraient pas particulièrement un espace public peu accessible, sale et bruyant. Le questionnement peut cependant se poser sur la notion de beauté, construction sociale mouvante selon les époques et les cultures et sans fondement objectif. Est-elle différente chez les hommes et les femmes pour ce qui est de l'espace public ? Ou bien faudrait-il plutôt aller au-delà de la facilité de cette dichotomie homme/femme et analyser cette question au prisme d'autres facteurs tels que l'ethnicité (ou la race), la position sociale, l'âge ou encore le cadre de vie ? Selon Beebejaun (2017), le genre étant, comme indiqué plus haut, un concept complexe et changeant, visible à différentes échelles, sa visibilité dans le contexte urbain, dans les espaces publics, serait liée aux expériences et actions des personnes y habitant.

« Gender is continuously being remade at different scales, through national legislation, and changing life circumstances, thereby presenting different layers of complexity for coherent analysis. The city is gendered through multiple actions and experiences of its inhabitants. » (Beebejaun 2017, 323)

Gardant ceci à l'esprit, les espaces publics, au même titre que tous les espaces, sont à considérer comme des lieux produits par différentes dynamiques de pouvoir et potentiellement excluant, notamment selon le genre (Rose 1993; Koskela 1997).

« The term 'public space' is used here to describe everyday publicly accessible spaces. This is not to deny that many of the so-called public spaces are increasingly privatised, and are not accessible for everyone but exclude some on the grounds of gender, age, race, sexuality, etc. (Valentine, 1996, p. 155). This implies that everyday spaces are not innocent but are actively produced and bound into various and diverse dynamics of power and subjectivity (Rose, 1993, p. 37). Furthermore, public space can be understood as a medium for constructing identities and producing strategies for managing the self (Bell & Valentine, 1995, p. 156; Ruddick, 1996, p. 135). » (Koskela 1997, 302)

Tout comme Beebejaun (2017), Koskela (1997) établit donc l'espace public comme un support de construction identitaire. Pour Wagner et Peters (2014, 417) les espaces publics sont également des lieux non neutres mais, genrés, sexualisés et même racialisés. Cependant d'autres auteurs insistent sur les lieux de loisirs comme étant des ancrages de ces inégalités genrées (Faure, Hernández González, et Luxembourg 2017). En effet, les lieux de loisirs, sportifs mais également culturels, sont généralement associés au genre masculin – city stade, skate park,

terrains de baskets, de musiques actuelles – (Maruéjols et Raibaud 2012; Maruéjols-Benoit 2014). Cette prédominance masculine dans les espaces de loisirs est d'autant plus problématique dans les espaces de loisirs extérieurs qu'elle renforce la visibilité des jeunes garçons dans les espaces publics et participe de la même façon à l'ancrage des stéréotypes de genre.

« Deux jeunes sur trois pratiquant une activité de loisir subventionnée sont des garçons. A partir de l'entrée au collège, les filles décrochent des équipements de loisirs et deviennent rapidement invisibles dans l'espace public. Les garçons y sont plus présents et occupent quasiment seuls les « city stades », les « skate parcs », les maisons des jeunes, les gymnases, les terrains en accès libre, les salles de répétition. Même lorsque les équipements accueillent autant de filles que de garçons, la pratique est sexuée (piano pour les filles, batterie pour les garçons etc.). » (Maruéjols-Benoit 2014, 17)

Ce caractère genré des espaces publics renvoie à des inégalités de genre plus structurelles. En effet, les femmes travaillent généralement plus à proximité de leur domicile que les hommes et sont plus souvent employées à mi-temps (Tilley et Houston 2016, 350). Celles-ci sont donc plus enclines à marcher ou à prendre les transports en commun pour accéder à leur lieu de travail et sont donc plus présentes, du moins plus visibles, mais en mouvement, dans les espaces publics.

« Women tend to have spatially constrained opportunities for paid employment and are more likely to have local part-time work close to the home (Sarmiento, 2000, Lyons et al., 2002, McQuaid and Chen, 2012). » (Tilley et Houston 2016)

Certains espaces en particulier, comme les parcs, les espaces verts, semblent fréquentés plus largement par les femmes et surtout, utilisés plus largement par celles-ci. En effet, les femmes seraient plus enclines à avoir des activités variées dans les parcs urbains.

« In our three green spaces women seem to move within larger areas in the park than men. In self-evaluated descriptions of the activities executed in the urban green areas in previous analyses of the questionnaire it was shown that women had significantly more activities than men in urban greenery (Ode Sang et al., 2016). » (Ode Sang et al. 2020, 9)

Pour autant, selon cette même étude, les femmes auraient moins tendance à s'éloigner des chemins principaux que les hommes. Cela pourrait être lié à une peur du crime, de l'agression mais cela n'est qu'une hypothèse, non testée dans l'article d'Ode Sang et al (2020). Effectivement, même si le genre est pris en compte dans cette étude, les raisons spécifiques amenant chaque personne interrogée à prendre un chemin ou un autre ne sont apparemment pas évaluées. Il serait intéressant d'aller plus loin avec ce type de questionnaire, en interrogeant par exemple la différence entre la pratique de jour et de nuit pour les parcs ouverts, ainsi que la différence entre matin, après-midi, soirée pour les parcs fermés. Le même type d'étude pourrait être menée sur un quartier ou plutôt sur un centre-ville, en demandant aux participant·e·s des justifications quant aux espaces pratiqués. Ce type d'approches, utilisant notamment la cartographie et l'analyse spatiale pour comprendre, à l'échelle micro, les schémas de

déplacement genrés des habitants de centres urbains sont encore balbutiantes. L'originalité de ce type de recherche peut expliquer le caractère descriptif des études de cas développées à ce jour. D'autres auteures (Mathews 2018; Bender-Baird 2016), sont allées plus loin dans cette analyse micro en étudiant au prisme du genre, non pas des types de lieux spécifiques mais plutôt du mobilier urbain, comme des bancs ou des toilettes publiques.

« The repeated performance of gender ushers in alternative encounters with urban spaces, yet the arrangement of space as material form affects these encounters. Consider here how the context and positioning of a bench might affect the performance of identity: its relationship to neighbouring spaces, who is using/seeing the bench, whether the area is well lit (or shaded in the sun), the presence of auditory noises, etc. Each of these factors will shape how the space is used, by whom, and when. » (Mathews 2018, 13)

En effet, pour Mathews (2018), étudier l'espace public à travers le concept de genre signifie également se poser la question de l'usage. Qui utilise un banc, un espace de jeux, un espace vert et pourquoi ? Pourquoi certaines personnes se sentiraient moins à l'aise pour stationner dans un espace donné que d'autres ? Dans l'article de Mathews, ces questionnements sont posés dans le cadre de la problématique de l'allaitement dans l'espace public, situation où le positionnement, la visibilité, l'ambiance sonore et olfactive, autour d'un simple banc aura toute son importance pour permettre de créer un environnement agréable. Outre les bancs, les toilettes publiques représentent un enjeu d'aménagement genré (Umaña-Barrios et Gil 2017b) peut-être plus évident encore. En effet, il existe souvent des toilettes séparés homme et femme, mettant ainsi de côté les personnes non-binaires, notamment avec des aménagements relatifs au care – table à langer par exemple – uniquement dans les toilettes pour femmes. Au contraire, certaines toilettes « mixtes » ne sont pas adaptées à une personne avec un enfant en bas-âge. Pour Bender-Baird (2016), qui travaille sur la question des personnes transsexuelles dans les espaces publics, le fait que l'espace public soit genré apparaît d'autant plus clairement que leur genre est mis en question.

« The experiences of trans and gender non-conforming people in public restrooms confirm what feminists have been saying for decades: public space is not a neutral space, rather it is where power is enacted (Gardner 1989). Bathrooms are no exception. » (Bender-Baird 2016, 984)

Cette question du genre, en particulier par la question de l'allaitement ou des personnes transsexuelles met en avant l'importance du corps dans l'analyse. En effet, le corps, celui des femmes en particulier, devient, dans l'espace public, un espace régulé. C'est à dire que le corps de la femme est un corps qui devrait, encore plus que celui de l'homme, cacher ses fonctions naturelles perçues comme inappropriées. L'espace public devient alors un lieu contraignant, limitant pour celles-ci.

« The 'place' of the female body in public, and discourses surrounding what counts as appropriate behaviour is highly regulated across time and space (Domosh & Seager, 2001). » (Mathews 2018, 2)

Comme l'indique Mathews (2018), la question des corps dans l'espace public va au-delà de l'aspect, de la forme, mais lie ces éléments avec des comportements. Il est ainsi question des jugements portés sur le caractère approprié ou non du comportement d'un corps particulier, celui des femmes, dans un lieu particulier, l'espace public. Ce jugement étant différent pour un corps de genre masculin et un corps de genre féminin, le caractère genré de l'espace public se dévoile.

Chapitre 2

Les rapports entre espace public et espace corporel

« Toute une socialisation différentielle construit la femme comme faible et vulnérable, l'homme comme prédateur, et l'espace public comme l'endroit où la violence du second s'exerce sur la première. » (Staszak 2017, 54)

Afin de mieux comprendre les enjeux liant genre et aménagement des espaces publics, il est nécessaire d'explorer la question du corps, et particulièrement la question du corps comme espace à part entière. Il s'agit de penser le(s) corps comme élément constitutif des espaces publics, en perpétuelle interaction avec ceux-ci.

1. Définition de l'espace corporel en géographie : un nouveau champ d'étude en France

La base de l'étude du corps en géographie consiste en un postulat définissant le corps comme objet géographique. Le corps serait ainsi englobé dans une interrelation avec l'espace qui l'entoure. Le corps comme objet géographique est donc spatialisé. Cependant, si le corps est spatialisé, cela a également une conséquence sur l'espace en lui-même.

« Si le corps se spatialise, l'espace, lui, acquiert une corporéité. Il se façonne à la mesure des corps qui l'habitent. » (Di Méo ; 2010 : 470).

En effet, comme l'aborde Di Méo (2010), si l'espace et le corps sont en relation, ce n'est pas uniquement le corps qui est spatialisé, sujet de l'espace qui l'entoure. Il est tout autant intéressant de penser la relation dans le sens inverse, c'est-à-dire que les espaces sont, finalement, fonction des corps qui les traversent, des corps qui les habitent, des corps qui les pratiquent. Un espace, un lieu public dans notre cas, sans corps est un lieu vide, voué à la déchéance. Ainsi, le contexte corporel, si l'on veut, d'un espace public est primordial. Un espace public configuré exactement de la même façon sera certainement utilisé différemment dans des villes différentes, et en sera d'autant transformé. De même, un des postulats que j'avancerai lors de cette partie concerne la spatialisation des corps féminins. Plus particulièrement, la façon dont ces corps s'adaptent prenant en compte le contexte spatial et

temporel dans lequel ils s'inscrivent. Par contexte spatial j'entends ici, non seulement l'environnement construit mais également la spatialité créée par les autres corps le traversant.

1.1. Le corps, un objet mobilisé par les géographes féministes anglophones.

La prise en compte du corps en tant qu'objet géographique est un sujet aujourd'hui présent dans le paysage de la géographie française. Cependant, ce sujet est ancré de manière historique dans la géographie anglophone et en particulier dans la géographie féministe. Effectivement, l'étude du corps en géographie a commencé avec l'étude du corps de la femme. Dans ce cadre, il est nécessaire avant toute chose de poser une définition de ce qu'est le corps, de ses limites. Mon choix s'est tourné vers la définition d'Elizabeth Grosz (1998) utilisée par la suite par Longhurst (2001) notamment pour la mise en exergue de l'hypothèse qu'un corps se définit aussi dans son rapport aux autres et à l'ordre social.

« By body I understand a concrete, material, animate organization of flesh, organs, nerves, muscles, and skeletal structure which are given a unity, cohesiveness, and organization only through their psychical and social inscription as the surface and raw materials of an integrated and cohesive totality. (...) The body becomes a human body, a body which coincides with the 'shape' and space of a psyche, a body whose epidermis surface bounds a psychical unity, a body which thereby defines the limits of experience and subjectivity, in psychoanalytic terms through the intervention of the (m)other, and ultimately, the other or symbolic order (language and rule-governed social order). » (Grosz 1998, 43-44)

Si la femme a été l'objet premier des études concernant le corps en géographie, cela tient notamment au rapport, abordé dans la partie précédente, liant la femme, le féminin au corps et l'homme, le masculin à l'esprit (Longhurst 1995). En effet la femme serait ramenée à son corps constamment par les règles, les différentes étapes de la maternité, etc., le corps étant dans ce contexte historique, considéré comme négatif, en opposition avec l'esprit. Ainsi, par sa nature même la femme serait constamment ramenée à son corps et jugée de fait comme irresponsable, impulsive, imprédictible, tandis que l'homme serait lui capable de se focaliser sur son esprit et de se détacher de préoccupations corporelles triviales.

« Also, this division between mind and body has been conceptually and historically sexualised (Gatens, 1988, p. 61). The mind has traditionally been correlated with positive terms such as reason, subject, consciousness, interiority, activity and, of course, masculinity. The body, on the other hand, has been implicitly associated with negative terms such as passion, object, non-consciousness, exteriority, passivity and of course, femininity (see Grosz, 1989, p. xiv). Vicki Kirby (1992, pp. 12± 13) extends this correlation between Woman *and* the body to make the point that Woman *is* the body: 'She remains stuck in the primeval ooze of Nature's sticky immanence, a victim of the vagaries of her emotions, a creature who can't think straight as a consequence'. » (Longhurst 1995, 99)

Dans « Le corps, objet central des *Feminist Geographies* », Fournand (2007) nous donne un aperçu de l'histoire de la dualité corps/espace dans les géographies féministes anglophones depuis son apparition dans les années 1990. Pour l'auteure, les géographes féministes ont pour

point commun d'avoir dépassé la notion figée de l'espace pour le voir comme un élément dynamique, en perpétuelle mutation vis-à-vis des éléments le traversant, c'est-à-dire les corps.

« Ces auteur(e)s ont en commun de dépasser une définition qu'ils présentent comme figée du corps, marquée par les dualismes de la pensée rationaliste occidentale tels que les oppositions corps-esprit, homme-femme, santé-maladie ou intérieur-extérieur. Leur approche se veut plus dynamique : le corps y est conçu comme un objet plastique et malléable, susceptible d'être soumis à des réinscriptions sociales et spatiales permanentes. » (Fournand 2007, 376)

La première auteure abordée par Fournand dans sa revue de la littérature est Longhurst, dans le cadre de son livre « *Bodies, exploring fluid boundaries* ».

« La « fluidité » est définie à la fois comme une rupture des limites entre l'intérieur et l'extérieur du corps, et comme une remise en cause des frontières entre les sphères intimes et publiques ; ainsi le corps et l'espace ne méritent ni d'être séparés par la pensée, ni d'être considérés comme des entités stables. » (Fournand 2007, 376)

Il est donc important, d'après Moss et Dyck (2003) de ne pas considérer le corps comme une entité individuelle, coupée du monde qui l'entoure mais comme un espace à part entière en interaction avec d'autres espaces et donc à considérer avec son contexte spatial. Selon Lucas (2019, 2), bien que la question du corps chez les géographes anglophones soit apparue dès les années 90, ce n'est que plus récemment que cette même question aurait été liée aux pratiques des espaces urbains par différentes auteures comme Butcher (2012), Middleton (2010), Jones (2005) ou encore Simonsen (2005).

« Ainsi, la diversité de ces articles illustre « qu'au sein de la théorie féministe contemporaine, "le corps" ne constitue pas une position unique, ni une échelle spécifique ; mais qu'il est envisagé comme un concept qui regroupe une multitude de terrains matériels et symboliques, certains situés aux interstices de l'exercice du pouvoir sous diverses formes » ([L. Nelson et J. Seager (dir)] p. 2). » (Fournand 2007, 377)

Au sein de la littérature anglophone se détache l'école de géographie néo-zélandaise. Ces géographes '*down-under*' se posent en précurseurs. En particulier à l'université de Waikato, Johnson, Longhurst ou Stokes ont incorporé pleinement l'échelle du corps en géographie dès la fin des années 80 (Peace, Longhurst, et Johnson 1997). Pour Fournand, Longhurst impose le corps comme un nouvel élément pour la discipline géographique. Celui-ci était auparavant mis de côté, déprécié par sa nature trop personnelle, et souvent considéré comme sale. Même si le corps avait été évoqué en géographie avant Longhurst, celle-ci apporte à la discipline de ne pas penser le corps théoriquement mais avec toutes ses « tares », et tous les « fluides » considérés comme obscènes, qui pourraient altérer sa relation à l'espace (Longhurst 2001; Fournand 2007; Mathews 2018).

« (...) the bodies articulated in geographers' texts have tended to be theoretical, discursive, fleshless bodies. A distinction has been drawn between discursive bodies and material bodies. ». (Longhurst 2001, 2)

A mon sens, cette définition du corps est particulièrement intéressante dans le cadre d'une étude des femmes dans l'espace public car, comme abordé plus tôt, les caractéristiques « féminines » englobent une certaine vulnérabilité, une instabilité. Or, Longhurst pose l'hypothèse que cette perception de la femme est en partie due au fait que son corps peut plus facilement « fuir », par le biais des règles notamment mais particulièrement lorsqu'elle est enceinte, ce qui ne serait pas tolérable dans un espace public créé par et pour les hommes.

« Women are often understood to be in possession of insecure (leaking, seeping) bodily boundaries; in particular they may leak menstrual blood, and milk from their breasts. It is commonly thought that such bodies are not to be trusted in the public spaces of Rational Man. Men, on the other hand, are often understood to have secure (autonomous) bodily boundaries -bodies that are « in control ». » (Longhurst 2001, 2)

De plus, celle-ci ajoute par la suite que le sexe, biologique, est un point important de l'étude des corps notamment car les différences biologiques comme les seins, les testicules, les menstruations etc. affecteraient notre relation avec l'espace.

« (...) the sex/gender of bodies – whether we menstruate, ejaculate, have breasts, testicles and so on – affects greatly our relationship with place and that this is worthy of geographer's attention. » (Longhurst 2001, 3).

En ce qui concerne la relation entre genre et espace et notamment les schémas genrés spatio-temporels d'activité, il est important de noter que c'est la géographe Doreen Massey en 1984 qui a effectué des travaux pionniers, notamment sur les femmes de la région minière aux environs de Manchester. Elle montre des différences homme/femme de l'utilisation de l'espace. C'est une des premières à soutenir que « toute expérience de l'espace est genrée » (Tummers 2015), prenant ses sources des écoles de pensée étasuniennes marxistes (Raibaud, Mosconi, et Paoletti 2015).

« (...) corporeal feminists emphasize the lived body and body differences for women in the regulation of gender. Grosz (1994), for example, emphasizes the materiality of the body while also understanding it as a product of culture. Not only are bodies real and discursive, they are 'always in a state of becoming with places' (Longhurst, 2001, p. 5). There is a relational exchange between bodies and places, given that both 'are made-up through the production of their spatial registers, through relations of power' (Nast & Pile, 1998, p. 4). The body is not neutral, a site on which to project gender (Grosz, 1994, p. 18). » (Mathews 2018, 2)

Ainsi, Matthews (2018) reprend Grosz et Longhurst, tout en se rattachant à Massey et à sa vision de l'expérience spatiale genrée en proposant un exposé en deux temps. Premièrement il existerait un « échange relationnel entre les corps et l'espace », échange qui serait fait par le biais de relations de pouvoir, secondement le corps ne serait pas un espace neutre mais genré. Ainsi, s'il existe bel et bien un échange entre les corps et l'espace, cet échange, participant de la construction des corps et des espaces devient, lui aussi, genré.

1.2. Mais un objet avec des résonances francophones.

Bien que le corps spatialisé soit un sujet d'étude particulièrement productif dans le monde anglo-saxon, celui-ci a eu des résonances en France, notamment en géographie, bien que plus tardives et moins développées. Selon Kaufmann (2001) il existerait trois corps de la femme « le banal » qui est le corps invisible, le « corps érotique » et le « corps esthétique ». Cependant, selon lui la plupart du temps ces trois corps se mêleraient, provoquant l'attirance du regard de l'autre. L'intérêt de cette conception consiste selon moi à mettre en avant le fait qu'un seul corps peut présenter des attitudes différentes selon l'espace ou les autres corps avec qui il se trouve, ce qui rejoint également la pensée de Francine Barthe-Deloizy.

« Comme le dit si bien Francine Barthe (2009), il n'y a pas de lieux sans corps, ce dernier est même la première échelle de l'étude géographique. Ces corps ont des caractéristiques physiques et des qualités sociales et culturelles dont le sens vient du système social, mais dont l'interaction produit et reproduit le social dans des lieux et des situations, des mises en scène et des performances. » (Prieur et Dupont 2012, 19)

Le lien entre espaces publics et corps, entre corps et espaces urbains se conçoit plus facilement dans le cadre des déplacements piétons. En effet, un corps qui marche prend le temps de s'inscrire dans l'espace qu'il traverse, cela sans le biais provoqué par un « outil » de déplacement (voiture, vélo, rollers etc.), extérieur au corps. De plus un piéton s'expose ou s'ouvre à la possibilité de s'arrêter, de se faire arrêter, de s'ancrer ponctuellement dans l'espace traversé.

« Le corps du piéton est donc à la fois le sujet de la perception de l'environnement urbain, et, simultanément, l'objet d'une exposition aux autres citoyens croisés dans les espaces parcourus. Ainsi, la condition piétonne est synonyme d'une « inscription urbaine » propre, dans la mesure où, « dans la ville, le marcheur est corps visuel et visible, corps sonore, corps sensible » (Besse, 2010, p. 271). » (Gilow et Lannoy 2017, 37)

Bien que chez Gilow et Lannoy (2017), le « piéton » soit présenté comme une entité neutre, le corps urbain n'est pas neutre mais généré. La question du piéton ou de la piétonne, dans le vécu et les perceptions du corps est très différente. Lorsqu'il est question du corps, et notamment du corps de la femme en géographie, il est assez rapidement question de l'insécurité dans l'espace public et de la manière dont les femmes, perçues comme vulnérables, se doivent de modifier leur rapport au corps dans ces espaces.

« Pour celui qui se pense en infériorité, la protection la plus simple et la plus efficace consiste à réduire ses fréquentations, à censurer ses expressions corporelles pour ne pas se faire remarquer, mieux, pour se rendre invisible. » (Coutras 2003, 20)

Cette citation de Coutras est particulièrement intéressante car elle se rapproche du champ lexical utilisé pour désigner le comportement des femmes SDF, avec la question de l'invisibilisation, de la protection personnelle. Elle pointe ainsi de manière assez vive les difficultés subies dans l'espace public pour une partie de la population. Charbonneau (2002)

généralise d'ailleurs cette pensée à tous les corps, pointant le fait que les villes d'aujourd'hui semblent inadaptées à ces espaces particuliers.

« Curieusement, les espaces contemporains des villes ne semblent pas faits pour les corps. Corps étrangers ici, corps ignorés là, les trottoirs par exemple sont devenus des poubelles qui reçoivent tout ce qui gêne le trafic automobile. Poteaux, armoires, luminaires, édicules, étals, cabines téléphoniques... il est courant qu'une personne poussant une voiture d'enfant soit contrainte de descendre sur la chaussée pour continuer son chemin, le trottoir, déjà trop étroit, étant encombré. Le corps a été oublié comme unité de mesure de l'espace des villes. » (Charbonneau 2002, 41)

Par ailleurs pour Charbonneau, il paraît dérangent qu'à chaque fois que l'on évoque le corps ce soit le corps sexuel qui soit abordé. Pour lui, c'est justement cette sexualisation des corps qui produit le phénomène de peur vis-à-vis de l'espace public (Lieber 2008). Pour autant, la question du corps devrait être abordée en allant plus loin que la simple question de l'apparence, mais vers celle des pratiques, des mouvements intégrés ou réfléchis du corps, désignées comme « pratiques corporelles » notamment par Raibaud (2015), comme « hexis corporelle » par Bourdieu (1980) ou encore comme « techniques du corps » par Lucas (2019). Lucas récemment (2019, 3), dans son article portant spécifiquement sur ces « techniques du corps » rejette l'expression de « pratiques corporelles » utilisée ponctuellement par Raibaud ou Staszak dans des contextes particuliers (danse, yoga) car, selon lui, toute pratique serait corporelle.

« Or, si l'on accepte, pour une approche géographique, la définition du corps comme la « composante matérielle de la dimension biologique de l'être humain, ensemble des dispositifs (sens, motricité, etc.) rendant possible l'interface avec le monde extérieur, par l'intermédiaire duquel l'individu appréhende l'espace et construit sa spatialité » (Hancock 2003, p. 213), toute pratique spatiale, même la plus ordinaire, est *nécessairement* corporelle. » (Lucas 2019, 3)

Les techniques du corps rejoindraient ainsi l'hexis corporelle de Bourdieu. C'est-à-dire que celles-ci seraient la représentation physique, l'incorporation de normes sociales, admises et reproduites inconsciemment par le corps du sujet.

« Une technique du corps est donc non seulement incorporée, mais elle est plus encore pleinement constitutive du développement anatomique des individus : elle correspond à un « pli » définitif pour l'individu. (...) Pour Bourdieu, comme pour Mauss, une technique du corps est issue de l'incorporation d'une norme sociale, l'hexis corporelle étant « constitué d'un ensemble de conduites fortement intériorisées au point de devenir des dispositions permanentes » (Duret et Roussel 2005, p. 14). » (Lucas 2019, 13)

Ce sont ces mêmes éléments, ces mêmes dispositions à se tenir d'une façon particulière dans un espace donné, à présenter ou habiller son corps d'une certaine façon que j'appellerai *stratégies corporelles* au cours de cette thèse. Il me semble que concernant les pratiques de femmes dans les espaces publics, l'utilisation du terme « stratégies » semble plus adapté que le terme « technique ». La technique renvoie à

l'apprentissage, ce qui peut en effet être cohérent du point de vue de l'hexis corporelle, puisqu'il s'agit de conduites incorporées, issues de la norme sociale. Pour autant, je fais ici le choix de considérer, non pas uniquement les pratiques habituelles, presque automatiques, mais également la question de la réactivité des femmes et leur rapport d'adaptation à la ville. Ces pratiques demandent une certaine réflexion, elles sont contextuelles, peuvent changer selon la configuration spatiale et la distribution sociale d'un espace. Dans une situation de menace, ou considérée comme potentiellement menaçante, la femme, plus facilement que l'homme (Lieber, Condon, et Maillochon 2005; Lieber 2008) sera amenée à faire son choix entre différentes *stratégies* – marcher plus vite, appeler quelqu'un ou faire semblant, changer d'itinéraire, adapter son itinéraire au préalable pour éviter tout risque potentiel – conditionnées notamment par les moyens à sa disposition et la configuration spatiale. Par exemple, dans une rue de type « couloir », le choix de changer d'itinéraire ne sera pas disponible. Certaines stratégies seront donc décidées sur le moment, et d'autres plus ou moins réfléchies en amont comme pour l'habillement. C'est donc dans ce cadre d'analyse que le terme « stratégies » sera préféré à « techniques ».

2. Corps et revendication dans les espaces publics

Les revendications féministes, même s'il ne s'agit pas d'un sujet central pour cette thèse, sont un point à prendre en compte dans la mesure où elles ont une influence non négligeable sur l'émancipation féminine et donc sur la légitimité de la présence des femmes dans les espaces publics. Ces revendications ont suivi une évolution notable, des Suffragettes du début du 20^{ème} siècle aux Femen du début du 21^{ème} siècle. Elles ont permis de faire place aux femmes dans les espaces et la sphère publique, transformant petit à petit la vision et le vécu des corps de femmes. Au-delà de ces formes de revendications politiques dans l'espace public cette partie permettra d'aborder des formes féministes de revendication et de mise en visibilité du corps de la femme plus marginales, entre la performance artistique et la revendication politique, comme le mouvement post porn.

2.1. Des Suffragettes aux Femens en passant par les SlutWalks, une appropriation féministe et politique du corps de la femme

Par le biais de ces trois mouvements, très différents, nous pouvons aborder une facette de l'évolution de la relation entre espace corporel de la femme et espace public. Cette sous-partie débutera par un rappel historique du mouvement des suffragettes et du mouvement des Femen en mobilisant les travaux de l'historienne et féministe Christine Bard (2014) pour revenir ensuite sur le mouvement des *SlutWalks* avec les travaux de la sociologue en études du genre Elisabeth Mercier (2016). Dans son article « "Mon corps est une arme", des suffragettes aux Femen », Christine Bard (2014) effectue une revue de l'attitude corporelle des femmes au

sein de ces deux grands mouvements féministes, en tentant de les mettre en comparaison. En effet, pour elle, tout comme pour Chattopadhyay (2018, 2) la question du corps se trouve au cœur de ces mouvements de femmes, en tant que clé de compréhension du patriarcat ainsi que du capitalisme racialisé. C'est particulièrement le cas pour le mouvement des suffragettes au début du 20^{ème} siècle. Le fait même que des femmes manifestent, de plus en groupes aussi importants, pour faire valoir leurs droits, marque déjà une transgression du fait de la présence même de leurs corps dans l'espace public. C'est dans cette optique, mais également car le mouvement des suffragettes ne prône pas une libération sexuelle, que celles-ci sont encouragées à faire extrêmement attention à leur allure, à leurs habits, pour que leur physique ne puisse pas être utilisé pour les disqualifier politiquement.

« Les dirigeantes de la WSPU veulent aussi déjouer le stéréotype antiféministe qui les montre laides, mal habillées, masculines avec une ombre de barbe ou de moustache. La disqualification esthétique est un procédé ancien et particulièrement sexiste : il n'a évidemment pas son équivalent chez les hommes. En conséquence, la consigne adressée aux militantes exige qu'elles soignent particulièrement leurs apparences, qu'elles soient élégantes, gracieuses, belles. » (Bard 2014, 217)

Les Femen, mouvement féministe ukrainien puis international fondé en 2008, utilisent une tactique en opposition avec celle des suffragettes car, selon Bard, celles-ci « s'incarnent physiquement ». Bien que la nudité ne soit pas à l'origine un outil revendiqué par les Femen, cela le devient assez rapidement.

« « Notre nudité n'est pas celle d'un objet sexuel », disent les Femen. Des slogans sont inscrits sur le corps « pour qu'on voie d'abord le message et non les seins ». Pour l'écrivaine et professeure de littérature Martine Delvaux, le corps des Femen est effectivement un « corps à lire » et non pas un corps « qui appelle à jouir ». Il « renvoie au visage de l'autre son désir pour la nudité féminine [...] mais ce désir, si elles donnent l'impression d'y répondre, c'est pour mieux le refuser. [...] Elles dénoncent, en faisant mine d'y participer, l'érotisation des femmes dans l'espace public ». » (Bard 2014, 230)

Effectivement, au contraire du mouvement des suffragettes, dans le monde occidental du début du 21^{ème} siècle, la simple présence de femmes, même avec des revendications féministes, dans l'espace public ne suffit plus pour être transgressive. Pourtant, le corps de la femme et l'exposition de celui-ci, l'est toujours et constitue un outil important de lutte qui n'est d'ailleurs pas particulièrement attribuable aux Femen. La présence de corps de femmes nus ou dénudés dans l'espace public contribue à la banalisation de celui-ci et à son détachement de simple objet de désir. C'est en partie le but des *SlutWalks* dont la première fut organisée en 2011 à Toronto après qu'un officier de police ait indiqué à des étudiantes qu'elles, et les femmes en général, ne devaient pas s'habiller comme des « salopes » si elles ne souhaitaient pas être victime d'agressions sexuelles (Mercier ; 2016). Le mouvement s'est ainsi propagé dans environ 200 villes et 40 pays dans le monde, le principe étant de se réapproprier le terme « salope » par un défilé où une grande partie des femmes participantes s'habillent de manière provocante correspondant, dans l'imaginaire collectif, à l'image d'une salope.

« Or, c'est précisément la culpabilisation et la honte qui caractérisent la vulnérabilité des femmes face à la sexualité que la SW cherche à combattre (...). Dans les termes de Butler (2015), cela peut se comprendre comme un acte de résistance politique qui se situe à l'intersection de la vulnérabilité et de l'agentivité des femmes. La tactique de dénuement déployée par certaines participantes incarne cette vulnérabilité à travers la performance d'une féminité sexy, celle-là même qui rend les femmes vulnérables aux jugements sociaux à propos de leur sexualité, dont la croyance qu'une telle apparence les rend vulnérables face aux agressions sexuelles. » (Mercier 2016, 26)

Malgré tout, il est important de noter que ces pratiques sont loin de faire l'unanimité, même au sein des personnes d'orientation féministe. Nous pouvons prendre l'exemple de féministes noires-américaines qui indiquent que les *SlutWalks* ne prennent pas en compte le point de vue intersectionnel et que toutes les femmes ne peuvent pas avoir le « privilège » de se revendiquer comme « salope ». Mercier (2016) pose malgré tout comme frein à cette critique qu'elle a pour effet de stigmatiser les femmes racisées participant à ces marches. D'autres critiques proviennent du féminisme radical de la deuxième vague, indiquant que se réapproprier ce terme, notamment par ces moyens consiste à rentrer dans le jeu du patriarcat. Boothroyd et al. (2017) émettent des critiques similaires concernant la race, plus particulièrement à l'égard de la *Women's Walk* Washington. Selon ces auteures, cette marche, se voulant inclusive, a pourtant reproduit des marqueurs hégémoniques associés au corps féminin. Ces auteures relèvent plus particulièrement deux points problématiques relatif à l'effacement de féminités jugées discursives⁹, l'un dans l'espace public physique – la rue lors de la manifestation – et l'autre dans l'espace public virtuel – les réseaux sociaux – (Boothroyd et al. 2017, 717). Concernant l'espace public virtuel, il s'agirait de la suppression de post publicisant ces féminités jugées discursives. Concernant l'espace public physique, les auteures avancent que bien que la *Women's March* on Washington s'affichait comme une action intersectionnelle, l'utilisation de certains habits comme le « *PussyHat*¹⁰ » est réductrice car renvoie aux organes sexuels, excluant ainsi notamment les femmes transgenres et réduisant le genre à un critère sexuel.

« The feminine body is personal. Yet even though femininity is produced, constructed and experienced differently across bodies, hegemonic notions still frame depictions of feminine bodies. The PussyHat project sought to provide unity among marchers through their womanhood. But PussyHats erased non-normative bodies, such as trans and intersex folks who identify as women by discursively equating womanhood with vulvae. (...) The issues that brought people into the streets for the March are deeply personal; therefore, spaces need to be inclusive so that the personal of every single body – without the implicit designations of pure or impure – can be politicized and included. » (Boothroyd et al. 2017, 717-18)

⁹ Dans ce contexte précis, il s'agissait de femmes racisées, noires en particulier et de transgenres.

¹⁰ Littéralement : « chapeau chatte » soit un chapeau ayant la forme d'une vulve.

Cependant, pour Mercier (2016), les critiques liées au choix d'habillements pour les *SlutWalks* notamment, posent le problème de l'injonction à la pudeur et à la respectabilité des femmes dans les espaces publics.

« Mais en invalidant les tactiques de la SW, ces critiques refusent aussi la sexualité en public, qui est comprise comme un mode inacceptable de lutte féministe. Cela vient réarticuler la définition de la respectabilité féminine qui repose sur une distinction public/privé hégémonique par laquelle l'intimité est reléguée au privé. Cette distinction sert par ailleurs la culture hétéronormative en refusant la pertinence de la sexualité comme forme de médiation dans l'espace public, de participation citoyenne et de représentation politique (Berlant et Warner, 2002: 193). Conséquemment, la respectabilité agit ici aussi comme une limite à la liberté des femmes, en l'occurrence celle de descendre dans la rue pour se revendiquer d'une sexualité active. » (Mercier 2016, 27)

Ainsi, la question de l'expression de la sexualité dans l'espace public et de sa pertinence dans le cadre de mouvements féministes est à prendre en compte car elle prouve le tabou encore fort concernant la question du sexe et du corps féminin. La question de l'expression de la sexualité dans l'espace public et de sa pertinence dans le cadre féministe nous amène ainsi à aborder rapidement le mouvement du post-porn, moins médiatisé et connu que les mouvements abordés précédemment, mais néanmoins intéressant au vu de l'originalité de ses moyens d'actions.

2.2. *Des formes alternatives de revendication de l'espace public : exemples du mouvement post-porn et du Lady-Fest*

Bien que le post-porn constitue un mouvement marginal qui prône une déconstruction de la pornographie et des rapports de sexe, nous allons l'aborder rapidement avec les travaux de Rachele Borghi (2013), géographe sociale qui étudie, dans une perspective intersectionnelle, les rapports entre espace, genre et sexualité. Un des points intéressants du post-porn réside dans le caractère performatif, qui se rattache à la théorie queer, notamment aux travaux de la philosophe Judith Butler. Effectivement, cette forme artistique amène la sexualité dans les espaces publics et semi-publics par la performance, le but étant de faire réfléchir sur les rapports de pouvoirs inhérents à la sexualité. Dans ce sens, ce mouvement artistique se situe dans le cadre d'un féminisme pro-sexe.

« Le post-porno procède à un renversement de l'usage du corps dans la pornographie, en lui donnant une valeur politique fondamentale. Selon le collectif *Go fist foundation* : « Le post-porn est le seul art qui représente les pratiques sexuelles telles qu'elles existent : avec des fluides, des odeurs, de la sueur, des bruits. C'est l'art qui se charge de montrer "notre" sexualité dépouillée de tout romantisme et qui nous rapproche de notre animalité. C'est une revendication de notre sexualité, c'est une expérimentation ouverte à toutes les personnes aux corps, tailles, orientations sexuelles, genre, dé-genre différents. [...] Le post-porn [...] ouvre la porte à la visualisation de nos fantasmes et de nos désirs. [...] Dans nos sociétés hétéronormées et patriarcales, on nous apprend à sentir et à vivre la sexualité comme quelque chose de secret, nous la rendons publique pour revendiquer et partager ce dont nous ne voulons pas faire un secret. » (Borghi ; 2013 : 30)

Borghi demande malgré tout si, d'un point de vue spatial, le post-porn est à même de perturber l'ordre hétéronormatif de l'espace public, si son potentiel subversif est assez important pour cela. Bien que n'ayant pas la réponse à cette question, je peux malgré tout souligner l'existence de cette forme artistique mettant en scène et utilisant l'espace corporel féminin dans l'espace public de manière innovante mais malgré tout en quelque sorte dans un prolongement d'intensité – concernant le caractère transgressif – par rapport aux marches et revendications féministes que nous avons exposées dans la sous-partie précédente.

Le *LadyFest* est quant à lui un mélange entre l'approche artistique contestataire du post-porn et l'approche plus normative des marches. Il s'agit d'un festival féministe du groupe *Riot Grrrl*, un « *do it yourself* » festival. Ce festival auto-organisé a eu lieu pour la première fois à Olympia, Washington, pour ensuite s'exporter dans le monde dès l'année 2000 (Lelea et Voiculescu 2017, 794). Le concept de ces événements est de concentrer des workshops féministes, tout en encourageant la création artistique (musique, arts). Il permet par ailleurs de solidifier des réseaux. Tout comme les *SlutWalks*, il s'agit d'un événement ponctuel et reproductible autour du monde. En effet, le festival s'est exporté d'abord en Europe et Amérique du Nord jusqu'en 2005 pour ensuite gagner tous les continents entre 2005 et 2017 (Lelea et Voiculescu 2017, 795). Pour autant, la publicisation d'un festival n'est pas comparable avec celle d'une marche. Le *LadyFest* constitue un endroit « sûr » d'expression des féminités, d'expression du corps, ce qui n'est pas le cas du mode d'expression du post-porn où il s'agit de perturber l'espace public par une forme discursive d'utilisation de l'espace corporel.

3. Habillement, regards sur le corps et relations avec l'espace public

Selon Rocamora dans son article « La femme des foules : la passante, la mode et la ville », l'image de la femme dans l'espace public s'est construite notamment à travers les magazines de mode comme celle de la passante. L'image de la passante est une construction littéraire qui a été réappropriée par le monde de la mode par le biais d'une vision de la femme dans l'espace public comme objet de désir pour les hommes.

« Les passantes de mode engagent donc les lectrices à se soumettre à tous moments et en tous lieux aux règles de la mode et du regard d'autrui. Si elles lui offrent une vision de la femme indépendante et active dans un lieu public, légitimant ainsi sa présence au sein d'un espace qui lui a longtemps été fermé, elles lui rappellent aussi qu'elle est toujours en représentation (Tseïlon, 1997, p.75), que sa position est celle d'un objet constamment regardé et qui en conséquence se doit de se regarder. La rue n'est plus simple lieu de passage et de transition pour se rendre d'un point à l'autre, mais fin en soi, scène offerte à la mode et cadre de réalisation d'une identité féminine ramenée à sa condition d'objet défini par son enveloppe vestimentaire. » (Rocamora ; 2007 : 117).

Rocamora nous explique que la passante devient un modèle de mode, de féminité, mais qu'elle n'existe qu'à travers le regard masculin.

« Cette opposition objet/actif, sujet/passif, qui structure le jeu du regard entre passante et flâneur et, d'une façon plus générale, nombre de discours sur la position des hommes et des femmes en société, la phrase d'Aragon la rend bien, lorsque l'auteur écrit : « Au lieu de vous occuper de la conduite des hommes, regardez plutôt passer les femmes » (cité dans Leroy, 1999, p.67), où l'association des mots conduite/homme, passer/femme capture, tout en la reproduisant, la construction sociale des genres. » (Rocamora ; 2007 : 115)

Cette construction de la femme comme objet, et notamment comme objet de désir, contribue non seulement à restreindre la liberté des femmes dans les espaces publics mais également à banaliser certains comportements masculins à leur égard, allant du regard désobligeant à l'agression sexuelle, créant ainsi le besoin pour les femmes d'incorporer certains comportements de défense, associés à une peur dans l'espace public (Lieber, 2008).

3.1. *Habillement, regards et stature dans l'espace public*

3.1.1. S'habiller et paraître pour l'espace public

Le corps, et en particulier le corps féminin, va au-delà de la chair. Pour comprendre les rapports corporels dans l'espace public – rapports de corps à corps – et les rapports entre espace public et espace corporel, il est nécessaire de rendre compte du fait qu'il s'agit d'analyser des corps habillés, des corps avec une stature particulière, avec des ornements (Entwistle 2000), correspondant à une culture, à un statut social.

« There is an obvious and prominent fact about human beings,” notes Turner (1985: 1) at the start of *The Body and Society*, “they have bodies and they are bodies.” However, what Turner omits in his analysis is another obvious and prominent fact: that human bodies are *dressed* bodies. Dress is a basic fact of social life and this, according to anthropologists, is true of all human cultures that we know about: all cultures “dress” the body in some way, be it through clothing, tattooing, cosmetics or other forms of body painting (Polhemus 1988; Polhemus and Proctor 1978). » (Entwistle 2000, 323)

En effet, comme pointé par Entwistle (2000), pour qu'un corps soit reconnaissable, socialisé, il faut avant tout qu'il soit habillé. Ce sont avant tout les codes d'une société donnée qui permettent aux humains de se reconnaître entre eux, des codes qui ne sont pas forcément exprimés clairement mais qui font partie de l'apprentissage. Ces comportements intégrés, mêlant les habits, les tatouages ou encore la stature forment ainsi l'*hexis corporelle* (Bourdieu 1980). Ce sont ces règles tacites qui rendent un même corps décent ou non, selon le contexte spatial et temporel dans lequel il se trouve. La norme peut ainsi être transformée, relâchée en apparence, par exemple à la plage (contexte spatial) ou pendant des événements tels que le carnaval (contexte temporel) (Kaufmann 2001; Lewis 1996).

« Conventions of dress transform flesh into something recognizable and meaningful to a culture and are also the means by which bodies are made “decent,” appropriate and acceptable within specific contexts. » (Entwistle 2000, 323-24)

Le caractère décent ou indécent, approprié ou inapproprié d'un espace corporel – regroupant le corps nu et son hexis – est donc fonction de son contexte. Pour autant, une différence de traitement notable existe entre la perception sociale d'un espace corporel féminin

et celle d'un espace corporel masculin. Comme indiqué ci-dessous par Entwistle (2000), cette différenciation est même institutionnalisée. En effet, l'exposition du corps nu d'une femme est considérée comme une simple offense à l'ordre public là où un homme exposant ses parties génitales sera considéré comme un exhibitionniste, donc un crime plus sérieux. Cependant, ce qui n'est pas souligné par Entwistle concerne le tabou lié au torse féminin (Stav 2019; Mathews 2018; Longhurst 2001). Un homme torse nu sera ainsi facilement accepté dans l'espace public selon les contextes – temps chaud ou contexte sportif par exemple – là où l'exposition du torse féminin relèvera de l'outrage public à la pudeur.

« While the social world normally demands that we appear dressed, what constitutes “dress” varies from culture to culture and also within a culture, since what is considered appropriate dress will vary according to the situation or occasion. The few mere scraps of fabric that make up a bikini are enough to ensure that the female body is “decent” on beaches in the West but would be entirely inappropriate in the boardroom. Bodies that do not conform, bodies that flout the conventions of their culture and go without the appropriate clothes are subversive of the most basic social codes, and risk exclusion, scorn or ridicule. (...) indeed, female streaking is defined as a “public order offence,” while the “flasher,” by comparison, can be punished for “indecent exposure” » (Entwistle 2000, 324)

Cette thèse s'intéresse tout particulièrement à l'hexis corporelle et prête une attention particulière à l'habillement des femmes grâce à des méthodes de comptage, à différents horaires, saisons, ainsi que dans différents types de lieux. Ce paramètre démontre une norme plus pesante pour les femmes que pour les hommes. Le fait de voir plus ou moins souvent des habits extravagants, colorés, des robes et des jupes par exemple montrerait une qualité d'expression de soi plus forte que l'observation d'une majorité d'habits ternes, de pantalons, de femmes se conformant à un code plus strict, essayant de passer inaperçues. La question de l'effet temporel et spatial sur l'habillement des femmes est, selon Appelford (2016), à relier avec la classe sociale. En effet, selon cette auteure, le fait de s'habiller, et notamment de « bien¹¹ » s'habiller, la perception liée à sa propre visibilité dans les espaces publics diffère entre une femme de classe moyenne et une femme de classe populaire. Selon l'auteure la différence principale dans ces comportements tiendrait au fait que, pour les femmes issues de classe populaire, le quartier serait considéré comme un espace entre privé et public. Ainsi, certains comportements, comme sortir dans la rue, faire ses courses en pyjama serait perçu comme acceptable, le jugement des personnes du quartier n'étant pas perçu comme important.

« For the working-class women in this research, being dressed in your pyjamas, in the context of the everyday, the school run or the weekly shop, is not a concern. There is no one to dress up for here, no impression to be made, because ‘everyone knows everyone’ (...). Moreover, for those who are mothers, it is important that their time is prioritised in terms of their children’s needs, rather than ‘dressing up’, and they feel that being identified as a mother affords them some degree of understanding or leniency in terms of their dress. That is not to say that working-class women never dress up. Though Bourdieu ([1984]

¹¹ « Bien » s'habiller, c'est avant tout s'habiller de manière acceptable selon des conventions sociales. C'est donc une notion qui est fonction de l'espace, de la temporalité, et de l'entourage social en présence.

2005) may claim that the working class simply have a taste of necessity, today dressing up is clearly an important and regular activity for working-class women in the UK. But it is one which takes place in the context of ‘going out’, where these women will encounter strangers, whose opinions matter a great deal. » (Appleford 2016, 175)

La préoccupation du *care* apparaît de nouveau dans ce contexte, mais ici comme un élément permettant aux femmes issues de classe populaire de pratiquer un certain lâcher prise quant à la considération de leur apparence dans les espaces publics. Pour autant, la question des sorties nocturnes semble différer entre les contextes anglais et français. En effet, selon Appleford (2016) et Nicholls (2017), ainsi que selon mes observations personnelles dans la ville de Portsmouth et dans les villes de Caen et Rouen, il existe un contraste bien plus fort en Angleterre entre l’habillement de jour et l’habillement de nuit. Le jour, l’habillement paraît ainsi plus couramment décontracté, tandis que la nuit est la scène d’une performativité de la féminité (Butler 2009). De plus, le fait de paraître dans l’espace public portant un pyjama clairement identifiable comme tel est bien plus marginal en France qu’en Angleterre. Selon Appleford (2016), la principale différence de classe concernant l’habillement résiderait dans le fait que les femmes de classe moyenne ressentiraient la pression sociale liée à l’habillement plus largement dans l’espace public, voire dans leur espace privé.

« For the middle-class participants however, concern over how they might appear to strangers is experienced much more commonly, because for these women there is a greater awareness of judgements others make, even in ordinary contexts. Consequently, they have a far greater need for pretence, constantly aware of evaluations that might be made of them. As a result, they find some level of dressing up necessary in almost any social space, and even in their own homes can experience some degree of visibility. For these women, being seen in your pyjamas would be unspeakable; a form of private dress suitable for personal and intimate spaces, pyjamas are deemed totally inappropriate for public and visible contexts. » (Appleford 2016, 176)

Pour autant, bien que le sujet d’Appleford (2016) prenne place en Angleterre, son interprétation du « pourquoi » de l’habillement est applicable aux deux pays nous concernant. Selon l’auteure, citant Gauffman (1959), s’habiller, et notamment s’habiller pour sortir constitue une performance, il s’agit de « s’habiller pour que les autres le voient »¹² (Appleford 2016, 166). L’habillement, de même que la mode, constitue finalement un outil permettant de reconnaître ses pairs (Entwistle 2000; Court et al. 2014; Appleford 2016) dans l’espace public. L’importance attachée à son apparence dans l’espace public sera ainsi fonction de la présence ou non d’individus dont le jugement importe au sujet. Ainsi, notamment selon sa classe sociale (Appleford 2016), plus l’on considèrera un nombre conséquent d’individus « qui comptent », plus le sentiment de confort dans les espaces publics sera bas et l’importance liée à son apparence dans ces lieux élevée.

« The practice of dressing up is not only driven by the public nature of the space however, it is also concerned with an individual’s visibility in that space; the degree to which an

¹² Traduction personnelle.

individual feels scrutinised by others. In her discussion of dressing up Tseëlon argues that visibility is determined by the presence of a significant audience ‘whose opinion and judgement matter’ and which creates a less secure, less comfortable, environment where one feels ‘on display, on show’ (1995, 55). When in the company of these audiences women make much more of an effort with their appearance, as they are more likely to worry about their clothing when they feel they are ‘being judged or when feeling insecure’ (55). » (Appleford 2016, 167)

Bien que ce point de vue soit intéressant, l’auteure fait finalement l’impasse sur la question de la visibilité dans l’espace public et sur le confort ou l’inconfort que cette visibilité peut apporter. En effet, pour celle-ci, l’inconfort semble uniquement fonction de la présence de personnes « qui comptent » dans l’espace public, et la solution à cet inconfort serait pour les femmes de faire plus attention à leur habillement dans le sens de mieux s’habiller, mieux paraître. Avant de compléter l’analyse d’Appleford concernant l’inconfort, il paraît important de développer cette notion.

3.1.2. Confort, inconfort et regards

Comme nous avons pu le développer précédemment, la notion de confort est intimement liée à celle de l’espace corporel, de l’habillement et de la posture dans les espaces publics. Cependant, comment peut-on comprendre le processus menant à la sensation de confort ? Le confort apparaît avant tout comme relationnel : être confortable par rapport à soi-même, un tiers, un espace, une situation etc. Pour A. Johnson (2017, 274) « Le confort est compris à la fois comme un produit émotionnel et un processus changeant à mesure que les corps se déplacent à travers l’espace »¹³. L’auteure continue ensuite en reliant ce processus à la question de l’habillement. En effet, l’habillement peut être considéré comme un indicateur du confort ressenti car, au fil de la journée il est commun de changer ses vêtements selon les personnes à rencontrer mais également selon les espaces traversés (Woodward 2005 in Johnson 2017, 275).

Être confortable implique avant tout d’être dans un état permettant de ne pas se soucier du monde qui nous entoure, de se sentir bien sans avoir à réfléchir, et notamment à réfléchir à sa posture, sa vitesse de marche, son habillement etc. (Holiday 1999, 489 in Johnson 2017, 279). Ainsi, le confort aurait initialement été rattaché à la sphère domestique, ce qui a été questionné dans les années 1990, notamment pour les femmes, dans la mesure où la maison représente pour ces dernières, un espace de travail, voire un espace d’aliénation.

« Comfort was initially constructed within the home as providing ‘a sense of place and belonging in an increasingly alienating world’ (Brickell 2012, 225). In the 1990s, this was complicated, questioning whether the home as a workplace for many women provided the same comfort that was assumed by binary masculinist understandings of the home vs. work or private vs. public. Research on geographies of sexuality suggested the home (as a space that privileges heteronormativity) could be a place of alienation rather than creating the

¹³ Traduction personnelle.

sense of comfort implied by much of the literature (Gorman-Murray 2006; Johnston and Valentine 1995). » (A. Johnson 2017, 279)

Cependant, pour A. Johnson (2017), être confortable ne constitue pas nécessairement un état de facilité, un état irréfléchi. Au contraire, pour l'auteure, il pourrait également s'agir d'avoir pleinement conscience d'un inconfort et d'y remédier, notamment en modifiant son habillement pour créer des limites corporelles plus sécurisantes, plus confortables.

« This definition of comfort implies a stable category that can eventually be achieved. Instead, I argue that comfort might also mean being aware of one's discomfort and the use of boundaries around the body to act and move through these spaces. Thus, comfort may not always be associated with this 'easy, unthinking state'; it could mean finding ways to be by constructing boundaries through our clothing practices as we move and construct home spaces. In exploring this, I push to understand the complexity in the way our bodies relate across different spaces including different experiences of 'ease' or 'unease.' » (A. Johnson 2017, 279-80)

Bien qu'intéressante, cette extension de la définition du confort, opérée par A. Johnson (2017) comporte toutefois une limite importante. En effet, si, pour se sentir confortable dans un lieu, une personne ressent le besoin d'adapter son corps par l'habillement ou le comportement alors cette personne n'est pas intrinsèquement confortable dans cet espace. Pour autant, cela ne signifie pas que le processus d'adaptation pour obtenir une forme de confort, selon moi artificielle par essence, soit à écarter. Cette forme de confort se trouve justement au cœur de l'analyse faite dans cette thèse et est, à mon sens, très importante dans l'appréhension du niveau d'égalité et d'inclusivité d'un espace public. On peut en effet évaluer que, si la marge d'adaptation à effectuer pour les femmes, pour une catégorie spécifique de femmes ou pour plusieurs catégories d'entre elles est très forte, et cela en rapport avec une peur genrée – du harcèlement, d'une agression, un sentiment de vulnérabilité liée au genre et à l'âge, au genre et à la race etc. – et/ou une intégration d'inégalité genrée, alors des améliorations pourraient être apportées pour réduire cette marge d'adaptation et tendre vers un confort plus accessible, moins réfléchi.

Ainsi, on peut comprendre que l'analyse d'Appleford (2016) fait l'impasse sur une des facettes de l'inconfort dans l'espace public. Pour l'auteure, les sujets se trouvent en position d'inconfort si elles ne sont pas habillées correctement – le niveau d'habillement correspondant aux codes de la classe sociale du sujet – en relation avec leur audience, avec les personnes « qui comptent » susceptibles de les voir, de les juger. Pour autant, si on met cette question de l'inconfort en relation avec la peur genrée dans l'espace public – fondée ou non sur des événements personnels – l'adaptation de l'espace corporel féminin peut au contraire amener des femmes à se grimer pour éviter d'attirer le regard, à adapter leur espace corporel pour se créer une forme de confort (Graglia 2016; A. Johnson 2017)

« When I asked women how they traveled safely, one of their first responses was, 'no seas un blanco,' (do not make yourself a target). Women expressed that one way to do this was

to avoid dressing 'sexy.' One woman that I talked to expressed the benefits of 'not being naturally beautiful,' because 'ugly women' were far less likely to attract attention. She goes on to say, *if you are [beautiful] you should dress in all black. Make yourself look as ugly as possible. That's what they did (referring to her female cousins who travel a lot). They made themselves ugly so that nobody would want to rape them.* » (Graglia 2016, 633)

Ici, la femme interrogée par Graglia fait état d'un comportement, plus ou moins intégré, qui sera analysé dans cette thèse par le comptage de femmes dans différents types d'espaces publics, selon différents critères, incluant des critères liés à l'habillement¹⁴. Il s'agit ici de la traduction d'une croyance générale, infondée, selon laquelle il faudrait être belle et renvoyer une image sexuée de soi-même pour être victime d'une agression à caractère sexuelle dans les espaces publics – agressions bien moins courantes que dans l'espace privé (Brown 2012; Bhattacharyya 2015). Cette volonté de passer inaperçue, voire repoussante dans l'espace public, est une stratégie qui, selon Graglia (2016, 633), peut permettre d'éviter le harcèlement à caractère sexuel dans les transports et les espaces publics, mais renforce le stéréotype genré selon lequel les femmes seraient responsables des agressions qu'elles subissent. La posture féminine dans les espaces publics, l'habillement, sont alors intimement liés avec la question de la respectabilité (Malins, Fitzgerakd, et Threadgold 2006, 509-10). Ce qu'une femme « respectable » devrait porter ou faire dans les espaces publics, ainsi qu'où et quand elle devrait se déplacer sont ces stéréotypes créés et reconfigurés sans cesse par la norme dominante. Ce sont ces images de la respectabilité qui provoquent des réactions telles que celles évoquées précédemment par Graglia (2016) dans le cas de la ville de Mexico. Dans certains pays, comme le Mexique ici, mais également l'Inde (Bhattacharyya 2015), la pression provoquée par cette image de la respectabilité est particulièrement importante. En Inde, Bhattacharyya (2015) fait état du projet « *I never ask for it* »¹⁵ partant du constat qu'une majorité des policiers indiens estiment que l'habillement est une des raisons pouvant mener au viol et qu'une femme habillée de manière plus stricte, plus conservatrice, est à l'abri de ce risque. Ainsi, il s'avèrerait que sur leurs trajets quotidiens pour aller à l'école, 45% des jeunes femmes en uniforme, 50% des femmes en jean et 9% des femmes en burkas auraient subi du harcèlement (Bhattacharyya 2015, 1348-49).

Cette perception de la femme dans les espaces publics comme objet sexualisé est à relier avec la théorie du *male gaze*¹⁶. Selon Glapka (2018, 87), la théorie du *male gaze* serait apparue en 1988 avec Mulvey, une théoricienne féministe du cinéma, pour désigner les techniques cinématographiques visant à érotiser la perspective de l'homme hétérosexuel, protagoniste du film, internalisés par les spectateurs. De nos jours, le *male gaze* est une théorie utilisée pour conceptualiser le regard sexualisé porté sur les femmes, notamment dans les espaces publics

¹⁴ Pour les résultats spécifiques liés aux comptages dans les espaces publics voir le chapitre 11.

¹⁵ Traduction personnelle : « je ne le provoque jamais » ; littéralement : « je ne le demande jamais ».

¹⁶ Littéralement : regard masculin.

« The concept of the ‘male gaze’ (Mulvey 1989) positions men as active subjects able to exert a desiring and sexualised ‘gaze’ on women, who are positioned largely as passive recipients of this ‘gaze’. » (Nicholls 2017, 271).

Pour autant, dans certaines conditions, des auteures décrivent les femmes, non pas comme passives par rapport à ces regards, mais conscientes et actives dans cette relation (Nicholls 2017; Galpka 2018, 99). Il y aurait donc une forme d’acceptation dans le fait d’être objet du *male gaze* mais seulement dans certaines conditions, changeantes selon la personne indiquée Galpka (2018). Selon Nicholls (2017), une de ces situations correspond à la fréquentation des bars et des clubs.

« (...) some of the participants were aware that their bodies were frequently subjected to the gaze of both men and other women, and wanted to be seen and noticed by others or to receive male attention and validation of heterosexual attractiveness (...).» (Nicholls 2017, 265)

Ici Nicholls (2017) avance donc que pour certaines femmes, le fait de recevoir de l’attention, d’être ciblée par le *male gaze* est une façon de se rassurer sur leur pouvoir d’attraction, sur leur féminité. Pour autant, cette identification par le regard est une forme de soumission aux regards extérieurs. En effet, il est possible de supposer que, en vieillissant, la perte du *male gaze* devienne une vraie souffrance pour ces femmes. Perdre la sensation d’attirer le regard, d’attirer les remarques masculines dans la rue les confronteraient à leur vieillissement et à une supposée perte de féminité, là où pour d’autres femmes la pression subie dans les espaces publics se relâcherait avec l’âge et la perte d’attention. Finalement, ces femmes paraissant libérées au niveau de l’habillement, n’ayant pas peur de montrer leur vision de la féminité dans les espaces publics, ne feraient que se conformer au stéréotype formé par la pression du *male gaze*. Ainsi, ces femmes ne seraient pas plus à l’aise dans les espaces publics que celles essayant de camoufler leur féminité par peur des regards, du harcèlement sexiste et sexuel, voire d’une agression. Selon Nicholls (2017), l’économie nocturne forme un contexte particulier pour le *male gaze* et l’expression de la féminité. Dans ce contexte, et plus particulièrement en Angleterre comme j’ai pu l’évoquer précédemment à la suite des réflexions d’Appleford (2016) sur les relations entre habillement et classe sociale en Angleterre, il s’agit, pour se conformer, d’exagérer une féminité hyper sexualisée et hétérocentrée.

« There was universal agreement that looking ‘appropriately’ feminine within the NTE required the adoption of a more emphasised, exaggerated and – to an extent – (hetero)sexualised femininity than would be expected in other contexts, highlighting overlaps between ‘doing’ gender and ‘doing’ sexuality in contemporary leisure spaces. This frequently involved wearing tight-fitting dresses and high heels to accentuate feminine curves, and using make-up products such as lipstick or false eyelashes to enhance parts of the body typically associated with femininity. » (Nicholls 2017, 265)

Lors des sorties nocturnes, il s’agit pour certaines femmes de se mettre en scène, de performer (Butler 2009) leur féminité, en exagérant des éléments stéréotypés attribués au féminin. Selon, Waitt, Jessop, et Gorman-Murray (2011, 272), le fait de participer à des « *night*

out », des sorties nocturnes récréatives, est intimement lié à une représentation de la féminité¹⁷ et à une négociation des relations sociales et des regards. *A contrario*, selon Nicholls (2017, 263), citant les propos de Leyshon (2008), certaines jeunes femmes, notamment dans des espaces ruraux, peuvent être amenées à s'habiller de manière plus stricte pour éviter d'attirer le regard masculin. Outre l'habillement, il s'agit aussi d'un jeu de postures, de regards. Koskela (1997) aborde en particulier cette question de la posture, dans un contexte plus large de la vie de tous les jours, en lien avec l'habillement. Celle-ci théorise une des formes de ce que nous avons évoqué précédemment avec A. Johnson (2017) : l'adaptation corporelle pour créer son confort dans les espaces publics. Il s'agit ici de la « *bold walk* »¹⁸, une façon de marcher pleine d'assurance, une stratégie corporelle, permettant à l'utilisatrice de projeter un sentiment de confiance et de montrer qu'elle n'a pas peur.

« Making the space feel your own is also done through mode and style. Bold women's mode of being in space can be described as 'the bold walk'. This means that their appearance constantly projects the message that they are not afraid. They walk determinedly with confident steps and keep their head up when meeting someone. This is in contrast to fearful women, who describe how they avoid eye-contact with anyone in the street and pull their head down if they meet someone. Bold women make a point keeping their appearance confident [...] » (Koskela 1997, 309)

Les femmes usant de la « *bold walk* », décrites par Koskela (1997), sont mises en opposition avec les « *fearful women* », soit les femmes ayant une apparence craintive dans l'espace public, évitant les regards et gardant la tête baissée. Cependant, cette théorie montre également une limite importante. En effet, une stratégie qui vise à exagérer sa confiance pour qu'elle soit remarquée par les autres peut-elle être considérée comme la transcription d'un réel sentiment irréfléchi de confort ? Pour Koskela (1997, 309), la « *bold walk* » est aussi liée à une expression par l'habillement. Les femmes en question s'approprient consciemment leur habillement comme une forme de résistance contre le *male gaze*. En effet, ayant pleinement conscience de ces regards et ne voulant pas s'y conformer, ces femmes choisissent de ne pas plier en devenant invisible, mais d'y résister en s'habillant comme elles le souhaitent, fièrement. Il s'agit ainsi d'affirmer son identité par la mode, par l'habillement, de reprendre possession de l'espace urbain et de se l'approprier par son propre espace corporel, c'est-à-dire par sa manière de se mouvoir, de s'habiller, de se tenir. Au-delà des espaces publics extérieurs, ce type de comportements protecteurs par rapport au regard des autres, au jugement, est particulièrement développé dans certains espaces de loisirs comme les espaces sportifs mis en avant comme masculins (Raibaud 2012; Carlsson 2017) où il peut être difficile pour une femme d'être confortable à moins de renvoyer une image, de faire une performance masculine de son corps – ce qui peut être une adaptation si d'ordinaire cette même femme s'identifie plus à des attributs qualifiés comme féminins. Carlsson (2017) prend l'exemple de son expérience personnelle avec

¹⁷ Ici j'utilise « la » féminité au singulier car il s'agit bien de suivre une représentation commune de stéréotypes associés à la féminité et non pas d'exprimer sa féminité de manière singulière.

¹⁸ Littéralement : la marche audacieuse.

le monde de la boxe. Boxeuse aguerrie, la chercheuse se rend compte lors de son travail de recherche qu'elle était plus indulgente avec les boxeuses qu'avec les boxeurs et se percevait elle-même plus comme appartenant au « clan » des hommes du fait de ses capacités. Celle-ci, s'identifiant normalement dans ce contexte à un habillement identifiable comme masculin, a donc essayé d'introduire sur son corps des éléments interprétables comme féminins – gants de boxes avec des fleurs, jupe pour les compétitions etc. La chercheuse a d'abord fait l'expérience de remarques, ressenti la pression du *male gaze* puis, avec l'habitude, ses collègues boxeurs n'ont plus fait attention à son habillement pour se concentrer uniquement sur le fait qu'elle participait régulièrement aux compétitions. Cette expérience a été menée en Angleterre, dans différents clubs sportifs (universitaire, privé) et en Hollande. Dans ce type de situations où une femme se trouve confrontée à un milieu particulièrement masculin, même si l'adaptation est possible, il est nécessaire pour arriver à un état de confort, de passer par une phase adaptative où son espace corporel est vulnérable car en proie aux regards, comme objet de jugements voire de fantasmes.

3.2. *Le choix du mode de déplacement, une construction genrée*

La pratique des espaces publics et les codifications qui en résultent sont également façonnées par le ou les modes de déplacement choisis. Effectivement, nous pouvons postuler, que les femmes n'auront pas le même rapport aux espaces publics, ou les mêmes stratégies corporelles selon leur façon d'appréhender ceux-ci. Je commencerais par aborder la marche qui est à mon sens l'un des modes de transports les plus intéressants du fait de sa mise en confrontation directe avec l'espace public et avec le regard de *l'autre*.

« Le regard de l'inconnu croisé par hasard provoque peut-être l'hostilité ou le malaise ; il donne aussi à lire la joie, l'envie, la tentation, le bonheur. Il forge, dévie, multiplie les présentations du corps, et donc les identités. Il est l'artisan de tout un jeu de soi à soi. Là est aujourd'hui la capacité la plus valorisée d'une certaine rue urbaine, celle de la rencontre inopinée. À condition qu'elle inspire la sécurité. » (Coutras 2003, 13)

Pendant, la fonction du regard dans l'espace public ne se limite pas à l'acceptation de Coutras. Effectivement, selon Augustin, le regard sert également à l'appropriation de l'espace qui nous environne.

« Le regard, sens de la distance, voire de la surveillance, est le vecteur essentiel d'appropriation par le citoyen de son espace environnant. La ville met les passants en miroir les uns des autres. La déambulation urbaine implique de croiser et de voir en permanence les autres autour de soi, de ne jamais être en position de se dérober à leur regard. » (Augustin 2002, 36).

Ainsi, comme indiqué plus haut, la marche est le mode de déplacement le plus indiqué pour que cette action du regard soit effective. Nadja (2016, 32) dans sa thèse présente la marche comme un mode de déplacement « ancré dans l'action », une alternative gratuite, régulièrement présentée comme un choix par défaut mais ayant la particularité d'être multi-utilitaire (déplacement, activité physique, loisir, temps personnel de réflexion). La marche est donc plus

qu'un mode de déplacement, car elle constitue une activité physique, un temps de décalage et d'appréciation de l'espace, ainsi qu'un temps de confrontation avec les autres, qu'il soit voulu ou non, évité ou non. De plus, selon l'analyse de Régis de Solere et Francis Papon de l'Enquête Nationale Transport et Déplacement de 2007-2008 en France, reprise par Nadja (2016), la marche serait un mode de déplacement de plus en plus féminin. Les femmes effectueraient ainsi, en 2008, 61% des déplacements piétons, soit 3% de plus que 12 ans auparavant, bien que cette différence serait plus ténue le week-end (Nadja 2016, 60). Cela s'explique notamment par des mobilités pendulaires moins importantes le week-end pour les hommes, remplacées par des activités de loisirs accessibles à pied. Pour autant, la confrontation évoquée plus tôt, essence de la marche peut être, si ce n'est annulée, du moins atténuée par l'introduction des nouvelles technologies, permettant à l'utilisateur de disposer d'une échappatoire.

« Dans son expression actuelle et concernant la relation temps-espace, l'individualisation s'appuie sur l'usage de multiples réseaux. La figure la plus achevée est celle du téléphone : celui qui use de son « portable » pour être là-bas tout en marchant ici. Elle est la traduction concrète, parfaite et totale d'un comportement « global » qui réunit le visible et l'invisible par annulation des distances, qui entretient des intimités partagées sans que les corps se rapprochent. Elle crée des territorialités d'entre-deux et hors-sol, se jouant de toutes les sortes de limites ou d'obstacles. » (Coutras 2003, 148)

Malgré l'intérêt particulier porté sur la marche dans ce travail, les autres modes de transports ne doivent pas être oubliés. Effectivement, la ville d'aujourd'hui est dominée et façonnée par les modes de transports motorisés (Nadja 2016, 24) qui marquent la transition d'une ville pédestre à une ville construite autour de l'automobile. Pour autant, selon Régis de Solere, la voiture est aujourd'hui remise en cause dans l'environnement urbain. Cette évolution va également dans le sens de développements dans l'aménagement des espaces publics, concernant les transports publics ou encore l'usage du vélo, afin d'améliorer le cadre de vie des habitants. Cependant, la promotion de modes de transports dit « doux », ou avec un impact moindre sur l'environnement peut poser problème, en particulier pour les femmes qui ont souvent la charge du *care* et des tâches domestiques (enfants, foyer, courses) (Raibaud, 2015), autant d'activités difficiles à mener sans voiture.

« 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. ». (Raibaud 2015, 30)

Comme indiqué par Raibaud (2015) et Lieber (2008), la voiture comme choix de déplacement n'est pas uniquement un outil pratique pour un grand nombre de femmes, mais un choix de protection (Raibaud 2015, 28). Lieber (2008), évoque divers modes de protection utilisés par ses interlocutrices, notamment la nuit comme toujours avoir un objet bruyant ou pouvant servir d'arme pour se défendre ou surprendre l'agresseur, mais également prendre des moyens de transports alternatifs comme le taxi ou leur voiture. Cependant, tout le monde n'a

pas les moyens financiers pour ces moyens de transports. D'autres femmes encore restent dormir là où elles ont été invitées. Si cela n'est pas possible, l'auteure a remarqué que ses interlocutrices marchaient plus vite si elles se sentaient dans une situation inconfortable. D'autres modes de déplacements « doux » peuvent poser problème à une partie de la population féminine, comme le vélo évoqué par Raibaud à la suite d'une étude dans la ville de Bordeaux. À Bordeaux et en général, celui-ci a remarqué qu'en moyenne chez les cyclistes, la part d'homme était en moyenne de 60 % et celle des femmes de 40 %. Un des freins de cette utilisation pour les femmes est l'état des vêtements par temps de pluie, elles estiment ne pas pouvoir se présenter au travail dans ces conditions.

« 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. » (Raibaud 2015, 34)

Ainsi nous avons pu voir que le choix du mode de déplacement dans l'espace public n'était aujourd'hui pas anodin pour la population féminine et qu'une part d'entre elles semble rencontrer des problèmes quant à l'utilisation de modes de transports « doux », pourtant aujourd'hui plébiscités dans le cadre de la « ville durable ». Cependant, on peut se demander comment une ville pourrait être considérée comme « durable » si la moitié de la population ne se sent pas libre, à l'aise, dans ses déplacements.

3.3. *Corps fantasmés, corps du dégoût, corps exclus*

Par le biais du regard des autres, l'espace corporel de la femme peut constituer une source de fantasmes et, de la même manière, une source de dégoût, de rejet si elle ne s'inscrit pas dans la norme. Cette préoccupation du corps en rapport à une norme est particulièrement prégnante dans le cas de la plage (Kaufmann 2001), que ce soit dans l'imaginaire lié à ce lieu ou bien dans les faits. C'est notamment le *male gaze* qui aurait produit, et reproduirait aujourd'hui, une image normée, fantasmée de ce qui serait un beau corps féminin (Ponterrotto 2016 in Glapka 2018, 88).

« Following Ponterotto (2016, p. 131), as a hegemonic discourse, the male gaze has produced and continues to reproduce 'a univocal model for the female body'. Drawing on Garland-Thomson's (2002) feminist disability theory, Ponterotto finds the model embodied

by a 'normate' – a white, abled-bodied, slim woman, personifying the 'Californian "body-beautiful" ideology' (Braidotti, 1996). » (Glapka 2018, 88)

Effectivement, la question du regard porté sur les femmes apporte une vision normée de la beauté, à laquelle Glapka (2018) ajoute ici la question du *sex appeal*, de la vision sexuelle, considérant que « jolie » et « sexy » deviennent de nos jours des qualificatifs interchangeable. De même, selon Dye (2016), dans les cultures occidentales actuelles, le fait de valoriser la finesse pour les femmes et la musculature pour les hommes est une norme discriminante pour toute personne ne coïncidant pas à cette image.

« In [contemporary Western] cultures, the standard of beauty is thinness for women and muscularity for men. Therefore, constant messages are being sent to individuals within the culture, that to be accepted, valued, and appreciated, they must conform to these norms. Within this culture, attitudes and beliefs are more positive toward individuals who have the "ideal" figure; there are more negative attitudes and comments toward those who are heavier and do not have the "ideal" figure (Cash & Pruzinsky, 2004; Snapp et al., 2012; Vaughan & Fouts, 2003). » (Dye 2016, 500)

La question de la norme d'un corps blanc et fin pour les femmes est particulièrement intéressante dans le cas de la plage car il s'agit d'un espace public particulier, où il est autorisé, voir exigé, pour les femmes de montrer leur corps, plus ou moins dénudé.

« However, for Australian women the beach represents a site where leisure and labour are inextricably intertwined. Women are aware that they must work on either their bodies, (so as to make them acceptable for public display and thus avoid shame), or otherwise work on their sense of self-confidence (in order to feel proud of themselves for the bravery it took to be at the beach without adhering to a beach 'ready' body). » (Field, Pavlidis, et Pini 2019, 13)

Un seul des terrains d'étude de cette thèse pourrait prendre en compte la pression sociale liée à la plage, il s'agit de la ville de Portsmouth. Pour autant, il n'est pas certain que les mêmes restrictions, ou du moins au même degré, soient visibles en Angleterre. Cela pourrait être dû aux températures, moins clémentes en Angleterre qu'en Australie, et donc moins propices au dénudement, mais également, selon moi, pour des différences plus structurelles. Les femmes anglaises semblent plus à l'aise pour exprimer leur corps quel qu'en soit la forme – habillement plus régulièrement excentrique dans la rue, habillement nocturne festif dans la performance de la féminité (Nicholls 2017). Malgré tout, l'injonction au « *beach body* » est une pression apposée au corps de la femme que l'on retrouve dès le printemps. En effet, même en n'habitant pas à proximité de la mer ou du moins de plages où cette injonction serait plus forte, la question des vacances d'été peut rendre malgré tout l'injonction pressante. Il ne s'agit pas de s'attarder sur la question de la plage mais de réfléchir à ce que cet espace spécifique peut nous apprendre sur la variation des normes selon le type d'espace public considéré. De même l'exemple de la plage peut faire écho aux stratégies différentielles utilisées par les femmes selon leur âge, leur ethnicité, la structure de leur corps etc., dans d'autres espaces publics comme une rue, une place, un parc.

« As such, the cultural knowledge which women hold about what a beach-going female looks like and does, enables them to engage in various strategies to feel more comfortable with their bodies in the beach space. (...) Although the participants felt that these strategies ‘allowed’ them to be comfortable at the beach, they also restricted the women’s movements, removed the possibility of an unplanned, spontaneous beach encounter and, moreover, hindered the possibility of an embodied beach experience which is not tethered to one’s body image. » (Field, Pavlidis, et Pini 2019, 13)

Ainsi, tout comme pour l’espace public urbain, des stratégies sont mises en place, sur le corps lui-même mais également sur la façon de se mouvoir (Kaufmann 2001), pour s’approcher au mieux de l’injonction à un corps fin et ferme. Pour autant, la plage regroupe malgré tout une grande diversité de femmes, blanches ou non, fines ou non, plus ou moins dénudées. Bien que certains corps puissent passer relativement inaperçus dans ce contexte, un grand écart à la norme peut être stigmatisant. Dans un lieu où la norme correspond à un certain degré de nudité, les femmes musulmanes portant le burkini apparaissent comme un exemple du corps exclu. De même, pour revenir au cas des espaces publics urbains, Hancock (2015) aborde la polémique du port du voile dans l’espace public en France, suite à la loi du 11 octobre 2010, interdisant le port du voile dans les espaces publics, en relation avec la promotion paradoxale du port de la jupe, image fantasmée de l’espace corporel féminin, utilisée dans les débats politique de l’époque.

« This insistence on the skirt as antidote to the veil could seem somewhat paradoxical outside of France – as it does indeed to many within: did not Guillaumin vocally expose the skirt as ‘destined to maintain women in a state of permanent sexual accessibility’ and oblige them to pay constant attention to their physical attitudes, ways of moving, and their body, which is ‘by no means protected, but rather offered by this astute piece of clothing’ (1992, 86)? Bard has shown that women in France have traditionally fought for the right not to wear skirts, but trousers, in order to gain an equal footing with men, since wearing trousers was one of the symbols of citizenship as established in 1792 (2010a, 2010b), and the claim was still a major issue in 1968. The status of the skirt started to be reverted, she explains, in 2000, with the emergence of the ‘Ni Putes ni soumises’ (Neither Whores nor Submissive) movement, which claimed a ‘right to femininity’ for girls in deprived neighborhoods. According to the spokespersons of the movement, wearing a skirt had become an act of resistance to machismo (...). » (Hancock 2015, 1032-33)

Pour autant, c’est précisément le fait que la jupe soit un élément qui destine les femmes à un état de « disponibilité sexuelle permanente »¹⁹ qui en fait un potentiel indicateur de confort dans l’espace. Comme l’indique Hancock (2015), il y a eu un changement de perception du port de la jupe dans les années 2000, passant de l’usage du pantalon comme signe d’égalité, vers l’usage de la jupe comme acte de résistance. En effet, si un espace public apparaît comme assez sécurisant, ou du moins si le *male gaze* n’y est pas subtil, alors plus de femmes pourraient se sentir assez confortables pour s’habiller comme elles le souhaitent, que ce soit avec excentricité, de manière décontractée, selon leur culture, leur conviction religieuse ou bien avec une jupe ou

¹⁹ Traduction personnelle.

une robe, quelle que soit sa longueur. Effectivement, il paraît improbable que la majorité des femmes confèrent au jean ou pantalon bleu foncé ou noir et haut noir ou gris une valeur esthétique personnelle, un plaisir de s'habiller, une manière de se trouver confortable, belle pour elles-mêmes et non pas en rapport avec un jugement extérieur (Appleford 2016).

Selon les phases de la vie, la perception des femmes sur elles-mêmes et la perception voire le jugement des autres évoluent. Une phase particulièrement étudiée, par laquelle une partie des femmes passent, est celle de la maternité et notamment le fait de porter un enfant. À cette occasion, l'image de leur espace corporel se place entre un corps fantasmé et un corps du dégoût. En effet selon Longhurst (2005), il y aurait une vision traditionnelle de la femme enceinte comme un corps à dissimuler, qui n'aurait pas sa place dans l'espace public, comme un corps « respectable » à protéger du regards des autres. Pour autant, l'auteure remarque un changement chez ces femmes, vers la réappropriation de leurs corps par l'habillement notamment, et dans le même temps, des espaces publics.

« This [the representations of 'pregnancy chic'] has led to a new visibility of pregnant women in public space such as workplaces, cafes, restaurants and sporting arenas. Some pregnant women have thrown away the idea that the pregnant body must be hidden and have instead adopted a fashionable and sometimes revealing style as a way of resisting constructions of the pregnant subject as modest, 'respectable', domestic, private and associated with nature. » (Longhurst 2005, 443)

Au-delà des périodes de la vie, la question de la classe sociale est un facteur à prendre en compte dans la transformation de l'espace corporel féminin. Pour exposer un exemple extrême, je prends ici le cas des femmes Sans Domicile Fixe (SDF), également abordé par Longhurst (1995). Ces femmes utilisent leur espace corporel comme moyen de protection d'une manière poussée, non pas uniquement pour ne pas paraître attirantes (Graglia 2016), mais plutôt pour inspirer le dégoût. Elles modifient ainsi par exemple leur odeur corporelle pour se protéger d'une agression sexuelle potentielle.

« The matter of the body does not escape feminist geographer Lauren Costello either. In examining the lives of homeless girls, Costello (1993, pp. 8± 9) makes the point that they use their bodies to signify new modes of femininity, claiming that homeless girls use body odour, distinctive after extended periods on the streets, as another mechanism of survival-as a source of protection from sexual advances from males outside their culture. » (Longhurst 1995, 102)

Ainsi, comme nous l'avons vu avec l'influence de l'ethnicité, des âges de la vie ou de la classe sociale, la question du regard porté sur le corps est à considérer d'un point de vue intersectionnel, qu'il s'agisse de dégoût (Fahs 2017) ou de fantasme (Dye 2016). Dye (2016) a ainsi menée une étude intersectionnelle, tentant de relier l'ethnicité et image corporelle chez les femmes caucasiennes et afro américaines.

« Research shows Caucasian women are more likely to suffer from body image dissatisfaction than African American women. However, several researchers report that

with the widespread adoption of the dominant American culture ideals, “ethnicity” may no longer protect individuals from body dissatisfaction and eating disorders. According to Frith, Shaw, and Cheng (2005), “Each culture has a set of general beliefs about what constitutes femininity and beauty. [B]eauty is a construct that varies from culture to culture and changes over time”. » (Dye 2016, 500)

Cette étude démontre ainsi « une plus grande internalisation des injonctions à la finesse, voire à la maigreur, une plus grande propension à une faible estime corporelle, une plus grande préoccupation vis-à-vis du poids, des régimes et des restrictions alimentaires que les afro-américaines » chez les femmes caucasiennes (Dye 2016, 506, traduction personnelle). L’utilisation de l’intersectionnalité comme outil d’analyse concernant l’espace corporel féminin est donc à retenir, celle-ci permettant de ne pas considérer toutes les femmes comme égales vis-à-vis de la pression sexuelle et sociale. Ces approches révèlent ainsi certaines inégalités entre femmes par rapport aux normes corporelles au sein des espaces publics, que ce soit par leur perception fantasmée ou par le dégoût.

3.4. *Homme ou femme ? Être non binaire et/ou non hétérosexuel dans l’espace public*

Dans l’espace public, être une femme non hétérosexuelle ou une personne non binaire signifie avoir un rapport avec son espace corporel différent. En effet, la question de la norme, notamment du point de vue de l’habillement peut être difficile à mettre en œuvre pour certaines de ces femmes. Selon Nicholls (2017), cette pression serait particulièrement bien illustrée dans le cadre des sorties nocturnes.

« Thus, those who seek invisibility or to escape the male gaze on the gay scene are arguably placed in an untenable position where playing down femininity may be seen as a positive means by which to resist the heterosexual male gaze – or a necessary condition for entry to certain bars – yet at the same time come with the unintended risks of homophobic abuse and violence that women may experience through failing to comply to normative heterosexual dresscodes (Huxley, Clarke, and Halliwell 2014, 214). » (Nicholls 2017, 270)

Dans le cadre nocturne, en particulier en Angleterre, adopter un habillement féminin hétérosexuel normé pour des femmes non hétérosexuelles serait à double tranchant. D’un côté, entrer dans cette norme leur permettrait l’accès à de lieux (bars, clubs) pour lesquels cette performance est nécessaire, mais cela les exposerait également au *male gaze* ainsi qu’à des risques de remarques voire d’agressions homophobes dans le cas où ces femmes ne réussiraient pas à entrer dans la norme (Nicholls 2017). Dans le cas des lieux festifs gay et lesbiens, ceux-ci peuvent être au contraire considérés comme des « îlots » de respiration (Cattan et Vanolo 2014) vis-à-vis de cette performance hétéronormée décrite par Nicholls (2017), une manière de créer un entre-soi et d’échapper au regard de l’*autre*, tout comme les plages monosexuées analysées par Jaurand (2005).

Cependant, être une personne non-binaire dans l’espace public ne signifie pas uniquement d’être renvoyé par les regards des autres à son positionnement sexuel et genré. Cela signifie également, notamment pour le cas des femmes transgenres, être renvoyée quotidiennement à

son genre par l'aménagement même des lieux publics. Un exemple régulièrement utilisé pour illustrer cela est celui des toilettes publiques (Bender-Baird 2016; Doan 2010).

« The experiences of trans and gender non-conforming people in public restrooms confirms what feminist scholars have been saying for decades: public space is not a neutral space, rather it is where power is enacted. In this intervention, I extend Foucault's analysis of docile bodies to gender, suggesting that sex-segregated bathrooms are technologies of disciplinary power, upholding the gender binary by forcing people to choose between men's and women's rooms. » (Bender-Baird 2016, 983)

Pour Bender-Baird (2016), la question des toilettes publiques est une confirmation de la non-neutralité des espaces publics. Le fait de forcer les utilisateur·trices à choisir de s'identifier comme homme ou femme peut être une source de détresse. En effet ces personnes sont renvoyé·e·s quotidiennement à leur espace corporel non-binaire, dans un espace public ne reconnaissant que la binarité. Il y aurait double peine pour les personnes transgenres car, dans les deux choix, celles-ci s'exposent, pour assouvir un besoin vital qui est d'aller aux toilettes, à des regards voire des insultes ou des agressions physiques. Dans son article, Bender-Baird (2016, 987) propose des solutions d'aménagement concrètes pour résoudre, ou du moins diminuer, ce problème. Une première solution très simple serait selon elle de remplacer les signes « toilettes hommes / toilettes femmes » par simplement « toilettes ». Dans des cas où la séparation des genres serait plus souhaitable, l'auteure donne l'exemple de l'école de droit de Long Island. Cette école nouvellement construite aurait adopté la solution d'indiquer directement sur la porte des toilettes que chaque personne s'identifiant du genre inscrit sur la porte est la bienvenue, en orientant du même temps vers des toilettes neutres si celles-ci ne sont pas disponibles au même endroit. On pourrait alors se demander si le fait d'indiquer sur la porte que chacun·e est le ou la bienvenu·e est suffisant pour diminuer fortement, voire stopper le *gender policing*²⁰ dans les toilettes publiques. Pour Bender-Baird (2016) c'est le cas car cet aménagement permettrait de donner le ton de l'inclusivité, décourageant ainsi le contrôle.

Un autre espace public particulièrement difficile à aborder pour les personnes transgenres, notamment du point de vue du contrôle des autres usagers, est les transports publics. La difficulté d'accès des personnes transgenres aux transports publics est particulièrement problématique car au-delà du lieu, il s'agit d'une restriction de leurs mobilités quotidiennes. À ce propos, Lubitow et al. (2017) introduisent et développent le concept de *transmobilities* :

« (...) we build on the concept of transmobilities, which describes the ways that the normalization of violence toward transgender and gender nonconforming people affects their mobility (Anonymous, 2016). Indeed, we demonstrate that an understanding of transmobilities is crucial in efforts to fully incorporate gender as part of transport justice. » (Lubitow, Abelson, et Carpenter 2020, 2)

²⁰ Littéralement : contrôle du genre.

Selon Lubitow, Abelson, et Carpenter (2020, 5), les personnes transgenres, plus sujettes à la pauvreté – discrimination à l’emploi, pour trouver un logement, dans les études pour l’obtention de prêts etc. – n’ont souvent pas d’autres choix que les transports en commun (bus, train) pour se rendre à un travail, potentiellement éloigné de leur lieu d’habitation. Ainsi, ces personnes seraient confrontées quotidiennement à la peur du harcèlement, aux regards sur leurs corps, aux agressions, usant de stratégies pour éviter certains horaires, certaines lignes et de stratégies corporelles pour passer inaperçu·e·s.

4. De l’ethnicité au statut social, une exclusion plus ou moins (re)marquée

Comme j’ai pu le développer précédemment, il ne s’agit pas dans cette thèse de parler « des femmes » comme d’une catégorie unique et homogène, mais plutôt comme un ensemble hétérogène avec des problématiques en commun, s’exprimant de façons différentes selon des paramètres comme l’âge, l’origine sociale, ethnique, culturelle ou encore l’orientation sexuelle ou de genre.

4.1. L’origine ethnique, la religion et l’âge

La question de l’origine ethnique est très importante à prendre en compte, notamment dans le cadre d’une étude sur le genre. Effectivement, comme l’indique la définition de l’intersectionnalité retenue ici, il ne s’agit pas de considérer « les femmes » comme un ensemble uniforme, ce qui serait contreproductif pour l’aménagement d’un espace public inclusif. Dans ce contexte, les différences ethniques doivent être prises en compte car celles-ci peuvent constituer un facteur aggravant de l’exclusion genrée des espaces publics.

Selon Day (1999 citée par Wagner et Peters 2014), être d’une minorité ethnique signifierait faire plus intensément l’expérience de la peur genrée et de l’inconfort dans les espaces publics. Wagner et Peters (2014) mettent ainsi en parallèle deux études, l’une portant sur les jeunes femmes d’origine sud-asiatique en Angleterre (Verma et Darby 1994 cité par Wagner et Peters 2014), l’autre portant sur les femmes musulmanes d’origine marocaine vivant en Belgique (Pelman 2003 cité par Wagner et Peters). Dans le cas de ces deux études, ces femmes font l’expérience de restrictions culturelles, familiales et religieuses quant à leurs déplacements dans les espaces publics (restrictions de lieux, d’horaires) et dans les espaces de loisirs comme certains lieux sportifs mixtes. Il s’agit donc pour les auteur·e·s d’une inadaptation de certaines infrastructures de loisirs dans les pays occidentaux qui ne correspondent pas aux normes attendues pour des communautés de femmes de certains pays, subissant une pression religieuse, familiale et communautaire d’identification à une représentation des pratiques attendues d’une femme. L’âge a ici son importance, les jeunes femmes de certaines communautés vivraient plus fortement la pression de la famille du fait d’une indépendance plus tardive. D’autre part, l’absence d’adaptation et la volonté de les voir s’adapter à la culture occidentale leur opposent une nouvelle barrière vers le développement personnel dans une activité de loisir, qui pourrait par ailleurs leur ouvrir les portes d’une certaine indépendance

(Wagner et Peters 2014). C'est également pour la présence plus ou moins forte dans certains quartiers/certaines villes de femmes issues de l'immigration que la prise en compte du contexte local est primordiale pour aménager ou réaménager des espaces publics confortables, inclusifs et accessibles à toutes et à tous. Pour que les femmes puissent participer aux décisions, la mise en place de cellules de consultation citoyenne non-mixte est d'autant plus importante (Wagner et Peters 2014). Ces espaces sont fondamentaux parce qu'il s'agit également pour ces femmes de trouver des lieux refuges, où elles peuvent s'exprimer à l'abri des regards, de la surveillance des hommes (Demirli et Gürel 2018), où elles pourront ainsi avoir la possibilité de s'exprimer, de participer à la vie citoyenne et à la construction d'espaces publics prenant en compte leurs besoins. Ainsi, pour pouvoir sortir tout en conservant leur « respectabilité » ces femmes usent de stratégies, similaires à celles que des femmes du groupe ethnique majoritaire de ces pays pourraient utiliser, afin de se créer des lieux (fixes ou mouvants) « protégés » et ce en particulier en cas de comportements transgressifs vis-à-vis de leur communauté (Wagner, Peters ; 2014). Selon Loyola-Hernández (2018), dans un article faisant l'intersection entre genre et ethnicité par l'étude de femmes indigènes devenant maires de villages mexicains, des catégories telles que « blanc » ou « non-blanc » sont relatives. Pour l'auteure, un corps peut être perçu dans l'une ou l'autre de ces catégories selon le lieu dans lequel il s'inscrit. Ainsi, entrer dans un lieu « blanc » demanderait une adaptation corporelle.

Un des marqueurs d'ethnicité peut se trouver dans l'habillement comme le port du hijab chez les femmes musulmanes. Cette question est à considérer de manière différenciée entre la France et l'Angleterre. En effet, le port du voile intégral est, depuis 2011 interdit dans les espaces publics en France. Hancock (2015) procède à l'analyse des débats provoqués par cette loi de 2010 et publicisée avec le slogan « la république se vit à visage découvert ». Il s'agit finalement d'une interdiction donnée à certaines femmes de s'habiller comme elles le souhaitent, sous couvert d'une appréhension et d'une compréhension limitée de la religion musulmane. De plus, selon Hancock (2015), cette interdiction crée un sentiment d'exclusion de la société française pour les femmes musulmanes voulant porter le hijab, comme si on les considérait en tant qu'étrangères, ne correspondant pas à l'image de la femme française, du fait de leur religion. Cette distinction avec l'Angleterre date cependant de bien avant cette loi. En effet, il est de manière générale difficile en France de parler de communautés, de race, d'ethnicité.

« It is important to seize the extent to which, in France, denying difference is seen as progressive, and any political claim presented by a specific 'community' is depicted as conservative : belonging to a community is seen as slowing progress toward full citizenship, if not threatening the entire fabric of French egalitarianism. » (Hancock 2015, 1034)

Pour autant, l'adaptation corporelle par l'habillement ne passe pas uniquement par la question du port du voile. Comme le montrent Greenberg Raanan et Avni (2020) avec l'exemple des femmes israéliennes et palestiniennes dans la ville de Jérusalem, l'habillement

en général est un marquage de l'espace corporel, exprimant une identité, notamment par la religion ou l'ethnicité.

« Clothing can be seen not only as reinforcing gender identity, but also other identities, such as ethnicity, religion, class, and sexual orientation. Women's clothing practices create, divide, and display identities, revealing or concealing them (Goodman, Knotts, & Jackson, 2007; Guy & Banim, 2000; Hancock & Mobillion, 2019). » (Greenberg Raanan et Avni 2020, 1)

Pour les auteures, le fait de vivre dans une zone de conflit concentrant deux communautés différentes pousse certaines femmes à changer leurs vêtements selon les lieux traversés ou même à les adapter de manière permanente pour éviter toute confrontation. L'habillement peut au contraire dans ce cas devenir un outil politique qui permet d'affirmer son appartenance à certains groupes (Greenberg Raanan et Avni 2020). Selon moi, bien qu'exacerbée dans un contexte de conflit, cette théorie de l'adaptation corporelle par l'habillement est applicable dans les sociétés occidentales, quelle que soit l'ethnicité considérée, cela dans des proportions et dans des cadres culturels différents selon la culture personnelle, la classe sociale, le vécu, la religion ou encore l'âge.

Selon Zunzunegui et al. (2015, 140), le facteur physiologique lié à l'âge pourrait être atténué dans le cas de l'accomplissement de l'égalité des genres. Cependant, la modification de la mobilité dans les espaces publics avec l'âge n'advient pas uniquement pour des raisons physiologiques, mais également car, en avançant en âge, la peur genrée se modifie. Koskela (1997, 313 citant Paint, 1994) met d'ailleurs en parallèle la question de l'avancée en âge avec celle du handicap, rendant la personne physiquement plus vulnérable à une attaque, et l'autodéfense plus difficile. Les femmes âgées, se sentant plus vulnérables physiquement mais moins sujettes aux regards et à la pression de la masculinité hégémonique, auraient plus peur du vol alors que les jeunes femmes seraient plus inquiètes des possibilités de viol (Scraton et Watson 1998, 131). Cette différenciation des peurs a un impact sur la mobilité, le type de lieux pratiqués et les stratégies corporelles adoptées. Les femmes âgées en particulier se rapprocheraient en Angleterre des « *community center* »²¹ ou du moins de lieux locaux de loisirs

4.2. *Le statut social, la maternité et l'orientation sexuelle*

Les problématiques de statut social et économique ainsi que mobilité sont reliées par Lubitow, Abelson, et Carpenter (2020) à celle des personnes transgenres et à la question de l'ethnicité, abordée précédemment. En effet, les personnes transgenres sont statistiquement plus vulnérables économiquement – discrimination à l'emploi, risque plus élevé d'exclusion familiale – et se trouvent donc plus dépendantes des transports en commun, là où elles seront plus facilement confronté·e·s à des situations de harcèlement.

« When asked about their experiences using public transit in the past year, 34% of respondents in the national survey reported incidents of discrimination, harassment, or

²¹ Équivalent des maisons de quartier, des centres socio-culturels, des MJC.

assault (James et al., 2016). Transgender people experiencing poverty, those working in underground economies, nonbinary people and transgender women reported a higher incidence of negative treatment and these experiences also varied by race and ethnicity. Transgender people's access to public spaces is affected by these commonplace incidences of bias and violence that vary by gender and race (Doan, 2007). These compounding factors tend to negatively affect trans people's socio-economic status and transgender people are more likely to be dependent on public transit. » (Lubitow, Abelson, et Carpenter 2020, 2)

Ainsi, la responsabilité d'user de stratégies corporelles afin d'éviter les violences de genre et liées à l'orientation sexuelle incomberait par injonction aux personnes transgenres ainsi qu'aux femmes non-hétérosexuelles tout comme la question de la sécurité face au harcèlement est généralement imputée aux femmes comme s'il s'agissait de leur responsabilité (Stanko and Curry 1997 cité par Nicholls 2017, 262). Pourtant, selon Lubitow, Abelson, et Carpenter (2020, 6) ces expériences de harcèlement sont tellement régulières et d'origine tellement diverses (passagers, conducteurs, passants lors de l'attente à l'arrêt de bus) pour les personnes transgenres que celles-ci sont intégrées dans leur routine de mobilité quotidienne. En effet, ces personnes choisiront ainsi d'adapter leur voyage pour se sentir plus confortable en changeant leur apparence ou encore en choisissant d'éviter certains horaires (Lubitow et al. 2017, 1414). Ces expériences quotidiennes de harcèlement demandent donc une grande capacité d'adaptation à ces personnes, ainsi qu'une vigilance accrue des personnes alentours, cela de manière encore plus intense pour les femmes transgenres que pour les hommes transgenres, celles-ci étant identifiées comme des prédateurs sexuels (Bettcher 2007; Serano 2007; Westbrook and Schilt 2014 cité par Lubitow, Abelson, et Carpenter 2020, 1414). De même, Ferreira et Salvador (2015) remarquent que les espaces publics en général sont normés autour d'une conception de la sexualité « appropriée », soit hétérosexuelle, excluant ainsi les autres formes de sexualité et donc les personnes les pratiquant. Afin que les personnes LGBT²² puissent identifier facilement les espaces publics dans lesquels cette pression hétéronormée se fait moins ressentir et que celles-ci puissent organiser leur mobilité, le projet de carte participative « *Creating Landscapes* » a été mis en place par Ferreira et Salvador (2015) au Portugal. De manière générale, les auteures ont pu identifier que, même les espaces ouverts aux LGBT, le sont plus aux démonstrations d'affection d'homosexuels que de lesbiennes, limitant d'autant plus la mobilité de ces femmes.

Même au sein de la communauté LGBTQI+ les femmes sont celles qui sont le plus mises en difficulté lors de leur mobilité, notamment par le harcèlement dans la rue ou les transports publics (Lubitow, Abelson, et Carpenter 2020; Ferreira et Salvador 2015). Certains changements biologiques ou physiques peuvent également modifier la mobilité d'une femme au cours de sa vie. La maternité notamment – que ce soit le fait d'être enceinte ou après l'arrivée de l'enfant – apporte son lot de restrictions, notamment spatiales. Devenir mère intensifie en

²² Il n'est ici question que des personnes LGBT et non pas des LGBTQ2S+ car je parle de l'exemple du projet « *Creating Landscapes* » qui ne considère pour son échantillon d'étude que les personnes LGBT.

effet le rôle du *care*, modifiant la peur pour soi en une peur pour sa famille, ce qui modifie ainsi le mode de vie, les lieux fréquentés et la manière de les fréquenter (Koskela 1997; Longhurst 2005). Selon Koskela (1997, citant Longhurst 1996), les femmes enceintes en particulier seraient exclues des espaces publics, la maternité étant considérée comme quelque chose de privé, de l'ordre du domestique. Les femmes enceintes seraient perçues comme en devoir de se comporter de manière « appropriée » et policées dans les espaces publics. Ainsi, afin d'échapper à cette privatisation de la maternité, qui en réduisant la mobilité des femmes les rend plus peureuses, les villes devraient s'adapter à cette population et les femmes enceintes pratiquer plus activement les espaces publics.

Ayant abordé les cas de l'orientation sexuelle et de genre ainsi que de la maternité, je me tournerai maintenant pour la fin de cette section vers des catégories plus spécifiques de femmes, que je n'aborderai pas dans le cadre des résultats de cette thèse, ces usagères spécifiques constituant un sujet à part entière. Il s'agit des usagères de drogue, des prostituées et des femmes Sans Domicile Fixe, en gardant à l'esprit que ces catégories peuvent régulièrement se superposer. Tout comme pour le cas des personnes LGBTQ2S+, les usagères de drogues, mais également les SDF et les prostituées, sont plus vulnérables dans les espaces publics que leurs homologues masculins (Malins, Fitzgerald, et Threadgold 2006; Orchard et al. 2016; Šimon et al. 2019). En effet, les usagères de drogues seraient plus vulnérables aux maladies, celles-ci étant plus à même de partager leur équipement et de se placer dans des endroits reculés, à l'abri des regards. De même, les femmes SDF seraient moins visibles dans les espaces publics, celles-ci étant plus sujettes aux violences, elles sont amenées à éviter certains espaces. Pour autant, contrairement aux femmes ayant un domicile, les femmes SDF auraient une mobilité accrue par rapport aux hommes (Šimon et al. 2019), expliquant ainsi leur visibilité moindre dans les espaces publics. Dans ce cas, la mobilité ferait acte de stratégie corporelle, de protection, il ne s'agit pas de flâner mais d'être mobile pour pouvoir survivre.

Quelle que soit la catégorie abordée dans cette section, quel que soit le critère pouvant renforcer une inégalité dans l'espace public, celui-ci s'avère toujours vécu plus durement par l'intersection du genre féminin. La réponse à cette différence de mobilité, d'accès aux espaces publics, dans tous les cas pourrait s'expliquer par une inadaptation des infrastructures, une inadaptation des espaces publics à une population donnée (Wagner et Peters 2014; Koskela 1997; Longhurst 2005; Ferreira et Salvador 2015) mais surtout, une inadaptation des espaces publics aux femmes en général.

Chapitre 3

Origines et effets de la peur genrée dans les espaces publics

« Pour B. Vincent (1979, p13), le marginal est celui qui prend volontairement congé de la société ou que le monde de la production rejette aux frontières, alors que l'exclu est délibérément condamné par la législation ou la culture dominante. »
(Coutras 2003, 110)

Évènement marquant : Aïcha

« (...) une fois je remontais la rue Jeanne d'Arc pour rentrer chez moi, **il faisait nuit tôt, c'était une nuit d'hiver, et j'avais le sentiment d'être suivie**. J'ai pas fais attention, je me suis dit c'est peut-être un... c'est peut-être une idée que je me fais, et en fait à un moment donné, je traverse et je vois que **le jeune homme il traverse devant moi et il m'a attendue plus loin** en essayant de me parler, en me disant « tu t'appelles comment », enfin bref, **il m'a suivi jusqu'à chez moi**. Et **heureusement que ce jour-là mon mari était chez moi** du coup j'ai sonné en disant il faut que tu descendes tout de suite. Il comprenait pas parce qu'il avait la petite, je lui ai dit « tu descends immédiatement, tu mets la petite dans son lit et moi je monte pendant que tu descends, mais descends en urgence. Il est descendu, paniqué, je lui ai expliqué et je disais au jeune homme, « vas-t-en vite parce que mon mari descends » et mon mari a échangé avec lui en lui disant « mais qu'est-ce que tu fais », et l'homme s'est excusé en disant je suis désolé. Donc voilà, ça c'est arrivé et **mon mari m'a dit, « je suis pas trop pour, je suis pas rassuré que tu marches à pieds comme ça, je préfère que tu prennes la voiture, tu es plus en sécurité quand tu es en voiture**. Là c'est pas... ». **Et moi j'aime bien marcher, on habite en ville, tout est à proximité donc c'est agréable de marcher**. Pour le coup il me disait « tu vois, des choses comme ça, si j'avais pas été là ça aurait été compliqué en fait, je sais pas comment ça se serait passé mais... » voilà.

Aïcha, femme jeune, Gare, Rouen

1. Historique du rapport entre femmes et espaces publics

Pourquoi de nombreuses femmes, plus souvent que les hommes, se sentent vulnérables dans l'espace public ? Pourquoi, parfois même, ressentent-elles le besoin de se grimer en homme pour se rassurer ? Une réponse possible se trouve dans l'histoire de la place de l'homme et de la femme dans l'espace public. Cette question est notamment abordée par Rocamora (2007) par le biais d'un retour aux 18^{ème} et 19^{ème} siècle, en faisant le lien avec la naissance de la notion de « flâner ».

« Les dix-huitième et dix-neuvième siècle marquent donc l'apparition, selon Sennett, d'une activité propre à la ville et plus particulièrement aux métropoles comme Paris et Londres :

l'observation des acteurs de la scène urbaine. Dans la ville moderne, l'échange de parole entre étrangers n'est pas admis. Un « mur invisible du silence » est instauré qui préserve « un droit d'être laissé seul » (27). Le regard s'impose donc sur la parole comme outil de connaissance en public, l'observation devient une pratique légitime de la ville. ». « (...) le flâneur est celui qui, déambulant dans la ville, en observe les spectacles, et goûte du regard les objets séduisants que la rue offre à sa contemplation (Tester ed., 1994). » (Rocamora 2007, 111)

L'auteure nous indique, qu'historiquement, la rue est associée au genre masculin, même si elle remarque que les femmes pouvaient s'adonner à la flânerie, mais dans des espaces plus sécurisés comme les grands magasins au 19^{ème} siècle. « L'idée de féminité « convenable » et la notion de « rue » ne pouvaient être qu'antinomiques, ainsi que l'expriment clairement les expressions « femme publique » ou « fille des rues ». (Rocamora 2007, 112). Cette mise en perspective historique fait écho aux propos de Lieber (2008) selon qui une femme seule dans la rue, passée une certaine heure, est considérée comme « disponible ». On retrouve également cette idée chez Capron (dans Membrado et Rieu 2000) pour qui le 19^{ème} siècle marque l'origine du développement de stratégies d'évitement dans l'espace public chez les femmes.

« Au XIX^{ème} siècle, la société bourgeoise européenne a eu tendance à renforcer la dichotomie spatiale entre les sexes. La morale interdisait aux femmes d'adopter des comportements inappropriés en public : celles-ci se devaient d'être discrètes dans la rue, de baisser les yeux, de marcher vite, d'être vêtues de manière peu voyante. Les femmes ont très tôt adopté toute une stratégie d'évitement dans l'espace public. ». (Capron in Membrado et Rieu 2000, 61)

Effectivement, deux siècles plus tard l'idée qu'une femme, à moins de s'adonner à la prostitution ou bien d'être disponible sexuellement, n'a pas sa place dans la rue passée une certaine heure est encore très présente. Un éclairage historique est également intéressant en ce qui concerne l'allure, la vitesse de marche des femmes durant la journée.

« Mais là où le flâneur se promène tranquillement tout absorbé qu'il est dans l'observation du spectacle urbain, la passante se hâte sans s'attarder à contempler les plaisirs que la ville peut offrir au regard ». (Rocamora 2007, 112)

La question de l'allure est à relever car elle appuie le fait que l'espace privé est perçu comme étant la place de la femme. Celle-ci se doit donc de parcourir l'espace public à une allure rapide. Ces inégalités liées aux formes de mobilité tendent toutefois à se reconfigurer aujourd'hui. En effet, dans une société du mouvement, du flux, toute personne, homme ou femme, s'attardant voire s'arrêtant dans l'espace public paraît suspecte (Lebon 2010). De même, l'espace public est aujourd'hui, dans une certaine mesure, réapproprié par les femmes. Il est donc important de comprendre quels éléments ont pu faciliter cela. Ainsi, deux facteurs, que l'on retrouve notamment chez Capron (in Membrado et Rieu 2000) et Coutras (2003), sont notables. La banalisation des grands magasins, et l'entrée des femmes sur le marché du travail.

« La sortie des femmes sur le marché du travail a beaucoup contribué à leur visibilité en ville. En effet, même si la valorisation par les femmes du logement continue à garder un

sens, à un niveau symbolique, la libération des mœurs dans les sociétés occidentales et le travail féminin ont eu tendance à atténuer l'opposition entre les hommes et les femmes dans la pratique et dans les modes d'appréhension de la ville (...). On peut penser [que le centre commercial] incite les femmes (notamment les adolescentes de la classe moyenne ou des milieux populaires) à sortir de l'espace domestique et de l'espace qui en constitue l'extension *semi-publique*, le quartier, et à élargir l'espace vécu des femmes. Il constitue ainsi d'une part, d'un des éléments de réarticulation du *privé* et du *public* (publicisation de l'espace privé) et d'autre part, de rééquilibrage du rapport entre les sexes dans l'espace urbain. » (Capron in Membardo, Rieu ; 2000 : 62).

Aujourd'hui nous sommes toujours dans cette dynamique de mixité de l'espace public. Cependant, l'empreinte masculine est encore particulièrement visible. Selon Tummers (2015), au-delà d'une mixité de principe – la vision de l'espace public comme ouvert à toutes et à tous (Paquot 2015) – d'autres problématiques se posent comme le contrôle de la *masculinité hégémonique* sur les femmes, notamment par le regard sur leur corps et leur manière de se l'approprier.

« Mais d'autres questions liées au genre continuent de se poser, comme par exemple la domination des hommes sur l'espace public par leur « droit de regard » sur l'apparence des femmes ; la focalisation sur les « centres d'intérêts masculins » comparée à l'intérêt inégalement porté aux lieux de rencontres féminins. » (Tummers 2015, 81)

Demirli et Gürel (2018) abordent cette question par la problématique des espaces de loisirs, des espaces de rencontre féminins avec l'exemple de la ville d'Izmir (Turquie). Ces auteures reviennent sur l'historique des « gazino »²³ et de l'ouverture de ceux-ci pour des « matinées » exclusivement féminines dans les années 70. Elles démontrent qu'un des moyens de l'émancipation féminine dans les espaces publics peut être, dans un premier temps, de passer par un espace non-mixte. L'espace est ainsi perçu comme sûr, mais aussi confortable, exempt de regards et de la représentation de l'oppression que pourrait projeter un homme. Une fois un espace perçu comme confortable, sécurisant, il est alors plus facile de l'ouvrir à la mixité. Cette méthode peut par exemple être considérée dans un contexte d'aménagement des espaces publics. Dans certains quartiers, il peut être important de passer par des structures non-mixte, car certaines femmes pourraient ne pas assister à des réunions mixtes du fait de la pression de leur mari, ou même de leur entourage en général. Cela entacherait leur image de respectabilité. Dans certains cas, la mixité au sens large²⁴, ne peut s'installer que progressivement pour pouvoir aboutir à plus de liberté d'expression et de liberté des mœurs.

« The gazino culture discussed here gradually disappeared in subsequent decades because most singers started performing in assembly halls or auditoriums, as it became more acceptable for women to be in the public space. However, women's matinee practices led the way for this shift by turning a physical space into a social space through socially reproducing contemporary spatial codes. In so doing, women opened up an alternative

²³ Sorte de salle de concert.

²⁴ Au niveau de la distribution des genres en présence mais également de la distribution genrée du temps de parole et de l'accessibilité pour une diversité d'âges, de classes sociales, d'orientation sexuelle etc.

space in which to liberate themselves through applying their own rituals and tactics, thereby adding new layers of meaning to ICP's historicity in terms of women's spatiality. » (Demirli et Gürel 2018, 20)

L'ouverture de ces espaces de loisirs aux femmes en matinée dans les années 70 leur a en fait permis une certaine libération des mœurs, une libération de leur espace corporel par l'appropriation de l'habillement et de la danse notamment. Comme développé précédemment, le confort (A. Johnson 2017) joue un rôle primordial dans la capacité à s'approprier son espace corporel, particulièrement dans les espaces publics.

« Within the matinees' limited spatial and temporal existence, women pushed back the built environment's constraints to move beyond everyday life boundaries through their shifting practices of communicating, eating and drinking, dancing, getting dressed up, building friendships, and sharing. » (Demirli et Gürel 2018, 21)

Bien que l'exclusion historique des femmes des espaces publics ait été maintes fois démontrée, certaines auteures, comme Mackintosh (2005) avec l'exemple du *Toronto Local Council of Women* au 19^{ème} siècle, modèrent ces propos en faisant part d'exceptions. Il est question ici d'une assemblée de femmes – blanches, bourgeoises et protestantes – ayant eu des pouvoirs politiques de décision sur l'aménagement urbain de la ville de Toronto. Pour autant, ce qui rendra cette apparente inclusivité possible est le rapport particulier que celles-ci entretenaient entre espace privé et espace public. En effet, ce Conseil est né du fait que ces femmes étaient très impliquées dans leurs familles et leur foyer. Voyant leur ville se développer, celles-ci ont alors projeté leur rapport au *care* et leurs capacités domestiques sur la gestion des espaces publics – pour les rendre plus sûrs, plus propres, mieux gérés – menant ainsi à des revendications politiques à l'échelle de la ville. Cet exemple est intéressant car, replacé dans son contexte historique, il s'agit tout de même d'un exemple de gestion urbaine par un groupe non-mixte de femmes qui ont été à l'origine de décisions concrètes sur l'aménagement urbain de la ville de Toronto. De tels exemples sont aujourd'hui encore difficiles à citer.

2. Une exclusion aujourd'hui moins marquée mais bien réelle

2.1. Une exclusion apparemment en baisse dans les indicateurs sociaux

Depuis la seconde moitié du 20^{ème} siècle, certains changements peuvent être observés dans le processus d'exclusion connu par les femmes dans les espaces publics. J'abordais plus en amont la question des mouvements féministes²⁵ avec notamment les Suffragettes puis, plus récemment les Femens. Cette présence des femmes dans les espaces publics par des manifestations, et dans la vie publique par leurs revendications va de pair avec une augmentation de la proportion de femmes dans certains indicateurs (Tilley et Houston 2016) comme l'éducation ou la mobilité.

²⁵ Voir chapitre 2, sous-partie 2.

« The finding of lower mobility of Generation Y men are of significant importance. (...) This is suggestive of the demographic shifts amongst younger generations which makes them distinctive from previous generations. Younger women have become increasingly independent, both socially and economically as they have accessed higher education and professional employment, and are therefore more equal to men. » (Tilley et Houston 2016, 356)

L'éducation, comme le facteur économique semblent particulièrement importants dans la réduction des inégalités femme/homme. De ces facteurs découle l'accès à un travail, à une certaine position sociale mais également à la mobilité. En effet, le cœur de l'article de Tilley et Houston (2016) concerne les changements sociaux liés à l'âge, plus précisément à la génération, dans les rapports au genre et à la mobilité. Selon ces auteurs l'on assisterait à un déclin important de la mobilité hebdomadaire des jeunes hommes de la génération Y²⁶, tandis que les jeunes femmes de cette même génération auraient plutôt tendance à avoir une mobilité hebdomadaire plus importante que leurs homologues des générations précédentes.

« The drastic decline in weekly mobility amongst younger men could be attributed to lifestyle shifts and social changes. Generation Y women may engage in more social activities, compared to previous generations, leading to higher mobility. The activities of younger men and women may be gendered and reflected in socio-cultural changes, for example, younger men may socialise more in the home, due to less disposable income combined with greater familiarity of communicating online. » (Tilley et Houston 2016, 356)

Au-delà de la mobilité hebdomadaire, il apparaîtrait également que les jeunes femmes de moins de 30 ans voyagent plus loin qu'avant alors que les jeunes hommes sont généralement moins mobiles que les autres groupes d'âges (Tilley et Houston 2016, 356-57). Pour autant, ce pas vers l'égalité, face aux mobilités hebdomadaires est à nuancer par le fait que, la réduction de l'écart entre la mobilité des hommes et celle des femmes est en partie due à une baisse de la mobilité chez les hommes. Cependant, cette mobilité serait principalement liée au travail. Malgré une égalité d'accès aux espaces publics et à la mobilité en général en hausse, d'autres facteurs ne doivent pas être mis de côté. Tout d'abord, du fait de leur responsabilité liée au *care* les femmes ont une mobilité différente des hommes, moins centrée sur leurs activités personnelles. Ensuite l'accès des femmes, notamment aux espaces de loisirs, est toujours limité par leur rapport au risque et à la peur dans les espaces publics (Wagner et Peters 2014, 415).

2.2. *Peur, risque et harcèlement de rue, une exclusion des espaces publics toujours d'actualité*

La peur, d'une agression, du harcèlement, constitue toujours l'un des éléments les plus marquants de l'exclusion des femmes de l'espace public. Ce facteur d'exclusion est plus difficile à identifier car, les femmes sont aujourd'hui plus mobiles et ont statistiquement progressé dans l'accès aux études et au marché du travail (Coutras 1997; Tilley et Houston 2016). Elles sont aujourd'hui bien présentes dans l'espace public. Cette exclusion va ainsi se

²⁶ Personnes nées entre la fin des années 1980 et le début des années 1990.

définir plus insidieusement, avec une différenciation genré du confort, des comportements, mais également des plages horaires appropriées (Lieber 2008; Boyd 2010; Bhattacharyya 2015; Nicholls 2017).

« ‘Appropriately’ feminine behaviour has traditionally been associated with passivity, submissiveness and control over one’s sexuality, sexual behaviour and sexual reputation (Lees 1989). The successful management of ‘risk’ is a key aspect of respectable femininity; as Haydock argues, ‘appropriate feminine behaviour is to be responsible, calculating [and] risk-averse’ (2009, 96). Traditional femininity thus requires women to engage in various ‘safekeeping’ strategies (Campbell 2005) which affect their autonomous and free use of public space (Brooks 2008). This constant pressure to remain vigilant and deploy various safekeeping measures not only curtails women’s freedom of movement, but also operates directly on bodies; risk discourses ‘are directed at the regulation of the body’ and used as personal disciplining techniques (Lupton 1999, 88). » (Nicholls 2017, 262)

Aborder les stéréotypes de la féminité amène notamment à réfléchir sur le concept de respectabilité. Comme je l’ai développé précédemment, la notion de respectabilité amène les femmes à développer des stratégies corporelles dans l’espace public. Ces stratégies sont développées pour se protéger du regard des autres et notamment du *male gaze* (Glapka 2018) mais ont d’autres répercussions. L’espace public est ainsi perçu comme un espace « à risque » et ces stratégies, mises en place pour se prévenir du risque, freinent les femmes dans leurs mouvements, leurs corps et leur mobilité. Nicholls (2017, 262) note également que cette pression de l’adoption d’un « comportement responsable » est encore plus importante pour les femmes non-hétérosexuelles. En effet, il est attendu de ces femmes, au-delà d’un comportement « responsable » lié à leur genre, qu’elles adoptent également des stratégies, pour éviter de subir des violences ou du harcèlement lié à leur sexualité. Ce stéréotype de la féminité, cette image de « respectabilité » à entretenir pour une femme rend leur présence déplacée, les exclus des espaces publics, les présentant comme « *out of place* » (Bhattacharyya 2015, 1348) en particulier si celles-ci choisissent de porter des vêtements identifiés ou identifiables comme provoquants, notamment la nuit (Parikh 2018, 707).

« Women’s intensified fear narrows their movements, limiting their use of public space and their trips to other public or private spaces. British geographer Valentine Gill (2016) specifies women’s daily coping strategies when choosing their path of travel, stating that women practice a daily negotiation when using public spaces due to cultural and social reasons, mostly the fear of being physically vulnerable to men. » (Souza, Bittencourt, et Taco 2018b, 133)

Ces stratégies correspondent à une adaptation corporelle quotidienne des femmes dans les espaces publics, liée à une peur sociale et culturelle de se trouver en position de vulnérabilité physique par rapport aux hommes, et notamment à un homme inconnu (Souza, Bittencourt, et Taco 2018b). Cette peur sociale serait créée par l’éducation différentielle des jeunes filles et des jeunes garçons (Coutras 2003; Lieber 2008; Court et al. 2014; Staszak 2017), mais renforcée par des rappels journaliers, liés aux proches, aux médias, mais également au harcèlement de rue

(Lieber 2002b; Lieber, Condon, et Maillochon 2005; Dekker 2019). La notion de harcèlement de rue, a été conceptualisée par Carol Gardner dans les années 1990.

« La féministe américaine Carol Gardner, une des premières sociologues à avoir conceptualisé la notion de « harcèlement public », se fonde sur l'« inattention civile » analysée par Goffman. Pour ce dernier, la règle de l'inattention civile et son impératif de non-intrusion servent surtout à protéger l'usage autonome de l'espace public. Gardner définit le harcèlement public comme une violation des rites d'accès, comme l'entrée intrusive et déplacée d'un individu dans l'espace intime des autres. Pour elle, les inégalités structurelles entre les femmes et les hommes impliquent que les premières soient plus souvent victimes de ces comportements intrusifs. Les féministes françaises lient la notion de harcèlement de rue à celle de « continuum des violences envers les femmes ». L'expression a été proposée à la fin des années 1980 par la sociologue britannique Liz Kelly pour inscrire le harcèlement sexuel dans un continuum avec d'autres violences comme le viol. Ce qui lie ces actes est, pour elle, le fait qu'ils relèvent d'un même rapport social fondé sur la domination masculine. » (Dekker 2019, 94)

La notion de harcèlement de rue serait donc particulièrement liée à celle d'espace corporel. Il s'agirait ainsi d'une intrusion, plus régulièrement d'un homme, dans l'espace corporel d'une femme. Les stratégies corporelles et de protections dans l'espace public seraient donc intimement liées à la peur de subir ce type d'intrusion. Par ailleurs, le harcèlement de rue s'incluant dans un continuum de violence envers les femmes (Brown et Maillochon 2002; Jaspard 2005; Brown 2012; Dekker 2019), ce type d'intrusions qui peuvent paraître négligeables d'un point de vue extérieur, constituent en fait un rappel constant que des agressions plus sérieuses sont possibles, et créent ainsi un climat d'insécurité et de peur pour les femmes dans les espaces publics. En France, la notion de « harcèlement dans les espaces publics » est apparue en 2001 à la suite de l'« Enquête nationale sur les violences faites aux femmes » (Enveff) (Dekker 2019, 94) pour être ensuite introduite auprès du grand public par des associations en 2014. Ce sera ensuite en août 2018 que la secrétaire d'État chargée de l'Égalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations, Marlène Schiappa, définira les actes de harcèlement de rue comme « outrage sexiste », une offense verbalisable (Dekker 2019, 107). Il s'agit finalement d'un acte à valeur plus symbolique, permettant la formation des policiers à la réception de ce type de plainte, la pratique d'une verbalisation pour « harcèlement sexiste et sexuel » dans l'espace public étant difficile à mettre en œuvre.

Pour autant, la pénalisation de ces outrages présente des atouts non négligeables. En effet, la pression liée à la masculinité hégémonique dans l'espace public et le rappel de celle-ci par des actes de harcèlement de rue ne peut être modifiée que par le biais de l'éducation. J'ai ainsi évoqué l'éducation des policiers face aux plaintes déposées par des femmes pour des raisons allant du harcèlement au viol, mais il est également question d'une éducation plus générale des enfants. Ainsi, la pénalisation des « outrages sexistes » aura eu l'avantage de publiciser un peu plus cette notion par des campagnes de prévention, rendant la notion plus

accessible et plus facile à introduire, notamment dans les écoles par le biais d'associations (Dekker 2019). Pour autant Dekker (2019), qui a suivi ce type d'intervention dans des établissements du secondaire à Paris, montre que l'inaction des jeunes face au harcèlement de rue n'est pas nécessairement liée à un ancrage d'idées sexistes, mais plutôt à la difficulté d'analyser en quoi une situation relève ou non du harcèlement de rue.

« Pour encourager les élèves à intervenir, la démarche militante entend donc s'attaquer à leurs idées sexistes. Or les élèves mobilisent pendant ces séances une tout autre explication de leur inaction. Ils/elles font part d'inquiétudes quant à leur capacité à définir une situation comme relevant du harcèlement, soulignant notamment que leur intervention pourrait être à son tour vécue comme une intrusion par la victime, ou comme le fruit d'un racisme internalisé, stigmatisant le comportement des hommes racisés comme « dangereux ». » (Dekker 2019, 90-91)

La peur d'intervenir relèverait ainsi d'un mélange de peur de faire preuve de racisme, de stigmatisation d'hommes racisés, mais également pour les jeunes hommes de faire preuve de domination en assumant que la victime, généralement féminine, ne serait pas capable de se défendre par elle-même (Dekker 2019).

Ainsi, si l'éducation semble être un moyen important pour faire réaliser, notamment aux jeunes hommes, l'impact potentiel de leurs actions dans les espaces publics et les différentes perspectives liées au harcèlement de rue, cela n'est pas suffisant. En effet, la peur dans les espaces publics, comme j'ai pu l'évoquer précédemment, va plus loin que les faits. Il s'agit d'une peur sociale, culturelle liée notamment aux stéréotypes de la féminité. Cette peur serait par exemple plus développée la nuit (Lieber 2008; Boyd 2010). Pour autant, comme je vais le développer par la suite, certaines enquêtes démontrent non seulement que les agressions sur les femmes sont plus courantes dans l'espace privé que dans l'espace public mais également qu'elles ne se concentrent pas particulièrement la nuit (Brown 2012). La peur dans l'espace public relève ainsi en partie des perceptions et des représentations, qu'il est nécessaire de distinguer des faits.

3. Avoir peur dans les espaces publics, entre faits, perception et représentation

3.1. *Qu'est-ce que la peur genrée dans les espaces publics ?*

La question de l'insécurité pour les femmes dans l'espace public, et notamment de la peur, est abordée longuement par plusieurs sociologues comme Condon, Lieber et Maillochon (2005) mais également par des enquêtes statistiques comme l'enquête nationale Enveff sur les violences envers les femmes. Pour Lieber (2008), il existe différentes formes de peurs, et une d'entre elles est particulièrement associée à la femme.

« (...) la peur-préoccupation, correspond à des lieux ou des individus précis, tandis que la seconde, la peur sexuée, est moins localisée et est considérée comme un attribut féminin.

Elle est intériorisée par les femmes comme une dimension personnelle. » (Lieber 2008, 205)

Pour autant, la question de la peur et du changement de comportement de certaines femmes dans l'espace public est souvent associée à la nuit et ne désigne pas une typologie précise de lieux. Cela ressort dans l'enquête menée pour sa thèse par Lieber (2008), mais également dans mes propres questionnaires et entretiens.

« Si elles sont nombreuses à avoir dit porter des tenues qui leur permettent de se mouvoir vite, voire s'échapper, l'apparence qu'elles ont lorsqu'elles déambulent dans les lieux publics, surtout après une certaine heure, ne doit pas non plus être « aguichante » (...) » (Lieber, Condon, et Maillochon 2005, 280)

Remettant la question du confort, en contexte avec la notion de peur, il est pertinent de chercher à comprendre s'il existe un décalage entre les vêtements dans lesquels les femmes ressentent un plus grand confort, contexte spatial mis à part, d'un point de vue strictement personnel, et les vêtements qu'elles mettent réellement selon leur sortie et le temps passé dans l'espace public. La tenue alors désignée au départ comme confortable pourrait devenir inconfortable selon l'espace dans lequel elle est portée. Il existe donc un décalage entre l'espace corporel et l'espace public dans ses représentations par les femmes.

« Cela peut même aller jusqu'à cacher tout ce qui peut vous faire repérer comme femme, à l'instar de cette étudiante : « Quand je sors le soir, je fais bien le mec : pantalon, doudoune, capuche. Un petit mec, mais un mec. » Là encore, ce type de précautions est présenté comme quelque chose d'évident, lorsqu'on est seule, mais dont on n'a plus besoin si on est accompagnée. ») (Lieber, Condon, et Maillochon 2005, 280)

Dans l'article et dans la thèse de Lieber (Lieber, Condon et Maillochon 2005 ; Lieber 2008), cet élément est utilisé pour appuyer le fait que les femmes prennent des précautions différentes quant à leur apparence et leur allure selon qu'elles se retrouvent « seules » dans l'espace public, ou accompagnées par un tiers, masculin ou féminin. Cependant, cela interroge également le rôle joué par les femmes dans l'espace public. Effectivement, ici, la pression subie dans certains espaces publics nocturnes amène cette jeune femme à jouer, à performer un rôle dans lequel elle se sent en sécurité, celui d'un homme. Lieber (2008) note dans sa thèse, après avoir interrogé des hommes et des femmes à Paris, que, passée une certaine heure, les endroits où les femmes ne se sentent pas à leur place dans l'espace public sont au contraire ceux dans lesquels les hommes interrogés trouvent agréable de flâner la nuit et affirment ne pas prendre en compte leur tenue dans leurs déplacements. L'auteure note que plusieurs tactiques se trouvent dans l'attitude, comme le fait de ne regarder personne dans la rue, marcher vite et « droit devant », avoir l'air sûre de soi et paraître fermée à la discussion. Même si changer son attitude ou adapter ses vêtements est présenté par Lieber (2008) comme une possibilité acceptable et bien intégrée chez les femmes interrogées, elle remarque que certaines préfèrent ne pas avoir à sortir seules, notamment le soir, et que, dans ce contexte, les sorties sont

accompagnées de leur lot de précautions et d'une analyse de la situation s'il est question d'aller à une soirée chez des amis ou au bar, parfois même si celle-ci est proche du domicile.

« En évitant de sortir seules, les femmes doivent s'organiser pour maintenir leurs activités en dehors du foyer, aller rencontrer des amis, assister à un concert, manger au restaurant. C'est dans cette mesure que la liberté de circulation des femmes est réduite, limitée : on n'est pas dans l'interdiction pure et simple des lieux publics pour les femmes, mais dans une délimitation, voire une réduction, des espaces possibles. Devoir « faire gaffe », choisir des vêtements « corrects », « prendre ses précautions », « être attentive » ou « sur ses gardes » – termes récurrents dans les entretiens – oblige une certaine préparation psychologique avant chaque sortie. » (Lieber, Condon, et Maillochon 2005, 281)

Cependant, il paraît problématique pour Lieber (2008) que les femmes craignent autant l'extérieur alors que, selon de nombreuses études en France et à l'international, les agressions sur des femmes se font le plus souvent par des proches dans les espaces privés.

« L'accent mis sur les dangers associés à l'extérieur, alors que même les femmes devraient davantage craindre leurs proches, incite donc certaines chercheuses [Jana Hanmer, 1977] à souligner la part *idéelle* des stéréotypes, permettant de reproduire une forme de *contrôle social* sur les femmes et de maintenir la ségrégation sexuée de l'espace » (Lieber 2008, 21)

L'espace, et notamment l'espace public, constitue un enjeu primordial de la société. Il existerait ainsi différentes stratégies d'appropriation de l'espace par différents groupes sociaux souhaitant faire pencher le rapport de force à leur avantage.

« Un enjeu majeur des différentes stratégies d'appropriation de l'espace est bien de s'assurer et de légitimer une présence valorisante dans l'espace, un usage autonome de l'espace et par là même, une « place » de choix dans la société. Et comme tout enjeu social, celui-ci est à la fois produit et source d'inégalités sociales et de rapports de pouvoir. (...) Mais l'appropriation de l'espace et le positionnement social se jouent au-delà du logement, par une occupation et un marquage de l'espace « public » conformes à l'identification sociale des groupes sociaux en présence. (...) Mais, à travers toutes ces formes de rapports à l'espace, s'exprime une logique d'exclusion et de stigmatisation de l'autre. » (Ripoll et Veschambre 2005, 198)

Selon moi, la vision de Ripoll et Veschambre (2005) peut s'appliquer à la question des femmes dans l'espace public. Effectivement, si l'on admet que la visibilité et l'appropriation d'un espace constitue un atout ainsi qu'un enjeu de pouvoir et que, comme développé précédemment, les femmes d'une manière générale se retrouvent plus facilement victimes de l'expression des rapports de pouvoir dans l'espace public, on admet donc également qu'il existe bel et bien une inégalité entre femmes et hommes dans la pratique des espaces publics. Cette inégalité peut alors être ressentie plus ou moins fortement, selon les conditions – sociales, d'âge, culturelles etc. – de la femme en question.

« L'espace, ou plutôt les rapports à l'espace sont des formes de capital, sources d'inégalités notamment économiques et symboliques, et des enjeux de pouvoir qui, nous l'avons vu, ne se réduisent pas à des rapports de force et de contrainte (matériel) mais incluent des conflits

de légitimité, des formes de domination et de lutte symboliques (idéel). » (Ripoll et Veschambre 2005, 198)

Afin de mieux comprendre cette exclusion présumée des femmes par rapport aux hommes dans les espaces publics en relation avec la notion de peur, j'aborderai donc la comparaison des données sécuritaires et de la perception du danger par les femmes, puis les codes pouvant modifier les stratégies corporelles féminines.

3.2. *Les enquêtes nationales en France (Enveff, Virage) : utilité, limites*

L'enquête nationale sur les violences faites aux femmes (Enveff) a été réalisée à la suite d'une demande dans le cadre de la quatrième conférence sur les femmes, tenue à Beijing en 1996. Même si cette enquête prend en compte les espaces privés et publics, je me focaliserai sur les chiffres portant sur l'espace public.

« (...) il s'agissait de réaliser une enquête dite de *victimisation*, reposant sur l'auto-déclaration des violences (éventuellement) subies par des personnes interrogées à la suite d'un processus de sélection aléatoire et non sur l'enregistrement administratif, policier ou pénal de faits de violence déclarés par les victimes ou constatés par la police ou la gendarmerie ». (Brown 2012, 44)

Cette précision est primordiale car, pour évaluer la différence entre la violence subie dans les espaces privés et la violence subie dans les espaces publics, souvent peu déclarée, il est important d'aller plus loin que de simples rapports de police qui auraient ainsi biaisé l'analyse. En effet, toutes les agressions, les harcèlements ou les « rappels à l'ordre » dans l'espace public à l'égard des femmes n'aboutissent pas à des plaintes et ne sont donc pas enregistrés dans les chiffres officiels de la police. La collecte de données pour l'Enveff a été effectuée de mars à juillet 2000 à partir de sélections sur des listages téléphoniques de façon anonyme. Selon Alidières (2010), une des limites de cette enquête nationale est qu'elle a débuté en 2000. Il n'y a pas de visibilité sur une évolution, de profondeur historique. Il y a tout de même eu des enquêtes depuis celle-ci comme « Contexte de la sexualité en France » en 2006 et, produit par l'INSEE, « Cadre de vie et sécurité » (2005-2006) ou encore l'enquête Virage (2015) que j'aborderai par la suite. Les comparaisons sont donc possibles, mais sur un temps très court ce qui n'est pas tout à fait satisfaisant méthodologiquement selon Alidières (2010).

« [L'augmentation des faits] correspondrait avant tout, selon les analystes à « une forte propension à rapporter les événements de violence dans une enquête scientifique », c'est-à-dire une « libération de la parole des femmes » en particulier pour les « agressions sexuelles [traduisant] l'amplification du rejet de cette forme élémentaire de violence interpersonnelle et le refus de sa banalisation » [Bajos, Bozon, 2008] » (Alidières 2010, 58).

De même, selon Alidières (2010), une autre limite de cette étude serait l'absence de prise en compte des moins de 21 ans alors que dans les banlieues par exemple, cette classe d'âge (16-21 notamment) a de l'importance. Il y aurait donc une sous-estimation du phénomène des violences faites aux femmes via ce biais. Selon Condon, Lieber et Maillochon (2005), d'après

leur travail sur l'Enveff, environ un cinquième des femmes interrogées auraient subi des violences dans l'espace public dans le mois précédent leur réponse au questionnaire. Dans l'ordre d'importance : les insultes, le fait d'être suivie, les exhibitionnistes et être importunée sexuellement puis les violences physiques (sexuelles ou non). Ces auteures démontrent que les appréhensions des femmes ne correspondent pas aux chiffres observés concernant les atteintes dans l'espace public.

« Conformément à la plupart des études sur les peurs personnelles, l'enquête *Enveff* montre que la nuit concentre l'essentiel des appréhensions. Toutefois, l'étude permet aussi d'indiquer que, contrairement aux idées reçues dont Grémy (1997) a montré la force dans la constitution des peurs, les agressions ne surviennent pas nécessairement dans les endroits clos, déserts, que les femmes fréquenteraient seules, la nuit. En effet, les violences surviennent généralement dans des circonstances banales, relevant d'un usage habituel des espaces publics : 75,5 % d'entre elles (12) se sont produites dans un endroit fréquenté régulièrement (en particulier dans les cas de femmes qui ont été suivies). » (Lieber, Condon, et Maillochon 2005, 282)

Ainsi, il y aurait une inadéquation entre la représentation du risque de violence dans l'espace public et les agressions réellement prises en compte, c'est-à-dire essentiellement les plaintes déposées. Les trois quarts des agressions sont effectivement recensées quand la femme était seule, cependant les femmes apparaissent prendre des précautions particulières la nuit alors que la plupart des violences se passent le jour, le matin notamment (Lieber, 2008), dans des endroits familiers comme à proximité du travail ou du lieu d'habitation. Malgré tout, avant de parler d'inadaptation des mesures de précautions prises par les femmes pour l'évitement de lieux inconnus ou rattachés à l'économie nocturne (Lieber, Condon, et Maillochon 2005, 283), il me paraît primordial de se demander si la raison pour laquelle il y a plus d'agressions comptabilisées le matin près des lieux familiers n'est pas qu'une femme sera amenée à baisser sa vigilance de jour dans les endroits qu'elle connaît bien et qu'elle fréquente régulièrement ? Et si les techniques de protections utilisées par les femmes la nuit étaient effectivement utiles ? Un autre élément à prendre en compte est que, ce qui crée la vigilance des femmes ne sont pas les atteintes qui les mènent à déposer plainte, mais celles qui pourraient être qualifiées d'incivilités, qui passent presque inaperçues au quotidien et qui agissent sur celles-ci comme des « piquûres de rappel » (Lieber, 2008 ; Stark et Meschik 2018).

« Empirical studies often concentrate on officially recorded criminal incidents. However, sometimes women feel ashamed and do not dare to report incidents to the police (or other persons) for fear of trivialization. Especially, sexual harassment and assault crimes are among the most underreported crimes (Stringer, 2007). For example, in the UK under-reporting rates are estimated at about 33% for violence against a person, respectively 26% for sexual offences (HMIC (Her Majesty's Inspectorate of Constabulary), 2014). In addition, women experience a wide range of non-social, often offensive behaviour in public spaces which would not necessarily be considered criminal, but may lead to a limited personal mobility. (...) It has to be pointed out that criminal statistics do not lead to appropriate indicators, when behavioural responses are analysed. » (Stark et Meschik 2018, 313)

Ce sont notamment ces atteintes quotidiennes qui sont détaillées, parmi les atteintes plus sérieuses, dans l'enquête Virage de 2015. Cette enquête a été menée par l'Ined (Institut National d'Etudes Démographiques) sur un échantillon rassemblant 27 000 femmes et hommes du territoire métropolitain. Il s'agit d'une enquête et d'une analyse majeure des violences de genre, qu'il convient donc pour moi d'évoquer.

Plusieurs catégories sont à retenir dans le cadre de la compréhension de la peur genrée dans les espaces publics. La première à évoquer concerne les agresseurs. Si les violences dans l'espace privé, les viols notamment, sont plus largement perpétrées par des proches (conjoint, famille), les violences dans les espaces publics seraient, elles, largement commises par des inconnus ou des personnes peu connues, et les femmes seraient plus touchées que les hommes.

« Ce [les violences dans les espaces publics] sont [perpétrées] dans une large majorité des inconnus (78% des faits déclarés pour les hommes et 88% pour les femmes), puis des voisins peu connus (10% et 6% des faits à l'encontre des hommes et des femmes), ou d'autres personnes peu connues des enquêtés (par exemple des personnes qu'elles ou ils venaient juste de rencontrer, des professionnels dans l'exercice de leur fonction, etc.). » (Lebugle et Virage 2017, 1)

Les différences genrées se poursuivent ensuite dans le détail des faits subits (voir figure 5). En effet, les femmes subiraient bien plus largement que les hommes – 20% des femmes enquêtées contre 8% des hommes – les « sifflements et interpellations sous prétexte de drague », les attouchements, l'exhibitionnisme/voyeurisme ainsi que le fait d'être suivies. En d'autres mots, les femmes subiraient largement plus les atteintes à caractère sexuel (27%) que les hommes (5%). Cependant, les hommes semblent subir, selon l'enquête Virage, des agressions physiques non sexuelles, plus largement que les femmes – 6% pour les hommes contre 1% pour les femmes. De manière générale, la différenciation genrée des violences dans les espaces publics serait tout de même à la défaveur des femmes. Au moins 25 % d'entre elles auraient subi au moins un des faits proposés dans l'enquête virage contre 14% chez les hommes et au moins 8% auraient subi un fait grave, contre 5% chez les hommes. Les femmes et les hommes semblent alors être confrontés à des violences d'ordre différent. Il y aurait bien une violence genrée dans les espaces publics. L'enquête Virage permet ainsi d'aborder les violences dans les espaces publics dans le détail grâce à de nombreuses catégories d'analyses.

Figure 5 : Proportion des femmes ayant déclaré au moins une violence dans les espaces publics au cours des 12 derniers mois (2015)

| Tableau 1. Proportion (%) de femmes et d'hommes ayant déclaré au moins une violence dans les espaces publics au cours des 12 derniers mois | | |
|--|---------------|---------------|
| Au cours des 12 derniers mois, | Femmes | Hommes |
| ... avez-vous été sifflé·e, interpellé·e ou abordé·e sous un prétexte de drague ? | 20 | 3 |
| ... avez-vous été insulté·e par exemple dans la rue, les transports ou les lieux publics ou près de chez vous ? | 8 | 8 |
| ... avez-vous été suivi·e avec insistance, à pied ou par un véhicule ? | 3 | 1 |
| ... vous a-t-on fait des propositions sexuelles insistantes malgré votre refus ? | 1 | 1 |
| ... vous êtes-vous battu·e, avez-vous échangé des coups avec une ou plusieurs personnes lors d'une bagarre ? | 0 | 3 |
| ... vous a-t-on giflé·e, secoué·e brutalement, frappé·e ou exercé d'autres brutalités physiques contre vous dans un espace public ? | 1 | 2 |
| ... vous a-t-on menacé·e avec un objet ou une arme, a-t-on tenté de vous étrangler, de porter atteinte à votre vie ou de vous tuer ? | 0 | 1 |
| ... avez-vous eu affaire à un exhibitionniste ou à un voyeur, dans un espace public ? | 1 | 1 |
| ... quelqu'un a-t-il contre votre gré, touché vos seins ou vos fesses, vous a coincé·e pour vous embrasser, s'est frotté ou collé contre vous ? ⁽¹⁾ | 2 | 0 |
| ... vous a-t-on forcé·e à faire ou à subir des attouchements du sexe, a-t-on essayé ou est-on parvenu à avoir un rapport sexuel avec vous ? | <0,1 | 0 |
| ... quelqu'un vous a-t-il forcé·e à d'autres actes ou pratiques sexuels ? | <0,1 | 0 |
| Au moins un des faits | 25 | 14 |
| Au moins un fait considéré comme grave | 8 | 5 |

Source : Ined, enquête *Virage* 2015.
 Champ : femmes et hommes âgés de 20 à 69 ans vivant en France métropolitaine, N = 27268
 (1) : pour les hommes, la question se limitait à " s'est frotté ou collé contre vous "

Source : Lebugle et Virage (2017, 2)

L'enquête Virage met également en lumière une peur féminine courante concernant les espaces publics, la peur de l'agression sexuelle et celle du viol plus précisément. Bien que ces deux peurs soient souvent associées, voire confondues, cette enquête les différencie clairement.

« Les agressions sexuelles sont les plus fréquentes dans les espaces publics. C'est là que 7,9 % des femmes et 2,2 % des hommes en ont subi une à un moment ou un autre de leur vie - le plus souvent du pelotage ou des attouchements du sexe. Les viols et tentatives de viols dans ces espaces concernent 0,9 % des femmes et 0,3 % des hommes âgés de 20 à 69 ans, ce qui est moins fréquent que dans la famille (où ces actes sont subis par 1,6 % des femmes et 0,3 % des hommes) ou le cadre conjugal (1,4 % des femmes et moins de 0,3 % des hommes) [2, 3]. » (Lebugle et Virage 2017, 2)

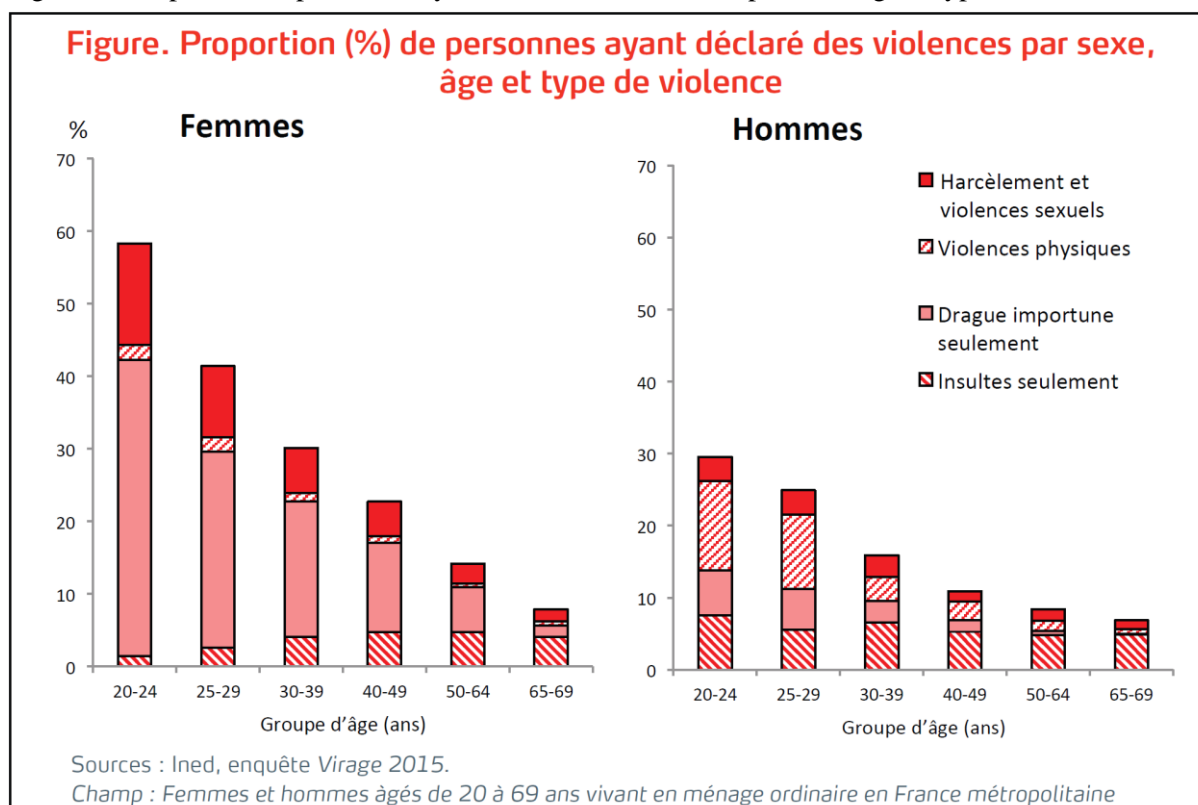
Ainsi, comme j'ai pu le développer précédemment, les agressions sexuelles (pelotage, attouchements) peuvent arriver plus régulièrement dans les espaces publics, là où les viols et tentatives de viols sont quasiment moitié moins courants dans les espaces publics que dans les espaces privés. Un autre fait à ne pas négliger est mis en lumière par l'enquête Virage : bien que les hommes soient de 3 à 5 fois moins sujets au viol que les femmes, le risque est dans leur cas équivalent dans les espaces publics et dans les espaces privés. Il y a donc un décalage frappant entre la réalité des violences subies et leur perception. Il y aurait donc une peur genrée

des espaces publics qui ne se reflèterait pas clairement la réalité en termes d'agressions physiques. La vraie différence, le pic de violence se trouve alors dans le harcèlement, l'interpellation sous prétexte de drague, correspondant aux « piqures de rappel » évoquées plus tôt (Lieber 2008).

« Les femmes sont particulièrement concernées par la drague importune, le harcèlement et les atteintes sexuelles et les violences sexuelles. Ces faits touchent plus d'une femme sur cinq dans l'ensemble de la population (...). On estime ainsi à 3 millions en France le nombre de femmes âgées de 20 à 69 ans touchées par la drague importune dans les espaces publics chaque année. Plus d'un million de femmes subissent des situations de harcèlement et d'atteintes sexuelles. Les hommes sont, dans une très large majorité, auteurs de ces faits. Les hommes, quant à eux, sont nettement moins souvent victimes de faits relevant de la drague importune, du harcèlement et des atteintes sexuelles et des violences sexuelles (environ 850 000 par an). (...) Les violences à l'encontre des hommes sont majoritairement perpétrées par d'autres hommes dans l'ensemble des situations à l'exception de la drague importune. » (Lebugle et Virage 2017, 3)

L'intérêt de l'enquête Virage ne s'arrête pas à une comparaison générale entre femmes et hommes concernant les violences subies dans les espaces publics, violences ayant le plus souvent un homme comme auteur (Lebugle et Virage 2017, 3). L'enquête va plus loin en intégrant la variable de l'âge à la comparaison, mettant en avant la place écrasante de la drague importune dans les violences subies par les jeunes femmes dans l'année précédant leur réponse – 40% des femmes enquêtées de 20 à 24 ans l'aurait déclaré contre environ 5% des hommes de cette tranche d'âge. Avec l'âge, la part de la drague importune irait en décroissant, chez les femmes comme chez les hommes, mais resterait toujours légèrement présente chez les femmes. En revanche, avec l'âge les femmes verraient augmenter le poids des insultes, bien que toujours inférieur au taux masculin – entre 5% et 8% selon les âges pour les hommes, entre 1% et 5% pour les femmes – (Lebugle et Virage 2017, 3).

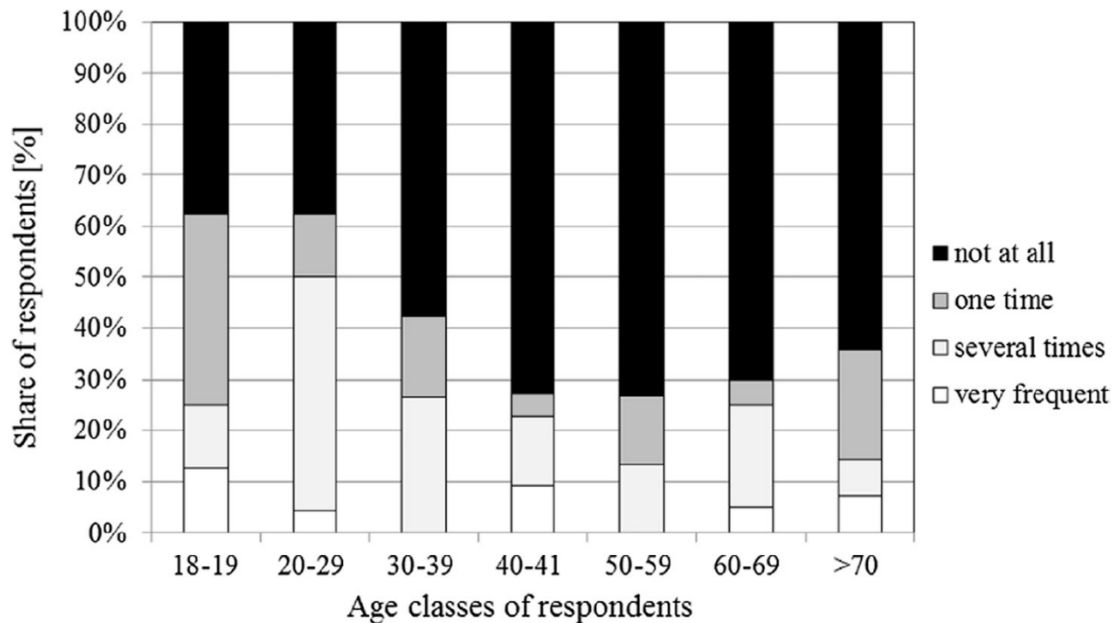
Figure 6 : Proportion de personnes ayant déclaré des violences par sexe, âge et type de violence



Source : Lebugle et Virage (2017, 4)

Ce graphique peut être comparé avec un autre similaire, produit par Stark et Meschik (2018) dans leur étude menée en Autriche entre 2012 et 2013, portant sur les situations angoissantes, mais pas les violences graves, auxquelles les femmes peuvent être confrontées dans les espaces publics. Dans le graphique ci-contre apparaissent donc les réponses des femmes interrogées par âge, selon la fréquence d'apparition d'une situation angoissante. Tout comme pour l'enquête Virage (2015), on constate un pic chez les femmes de moins de 30 ans pour observer par la suite une décroissance. Cependant, contrairement à l'enquête Virage qui prend en compte les agressions réelles, ce graphique prenant en compte des situations s'apparentant plus au sentiment d'insécurité démontre une légère augmentation après 60 ans dans la récurrence des situations angoissantes. Comme je l'aborderai dans le chapitre 9 de cette thèse, cette courbe est similaire à celle obtenue par le biais de mes cartes participatives, évaluant le nombre de commentaires positifs – lieu agréable, on l'on se sent confortable – et le nombre de commentaires négatifs – lieu désagréable, on l'on se sent inconfortable – à Caen, Rouen et Portsmouth.

Figure 7 : Fréquence des situations angoissantes selon deux enquêtes par questionnaire en Autriche entre 2012 et 2013



Source : Stark et Meschik (2018, 316)

Bien que l'enquête Virage constitue une source non négligeable concernant l'évaluation des violences genrées dans les espaces publics, certains points restent à nuancer, comme sur le premier des deux graphiques ci-dessus (figure 5). Tout d'abord, la différenciation entre « violences physiques » et « harcèlement et violence sexuel[le]s ». Cette séparation renvoie l'image que les violences sexuelles seraient comme détachées du corps, ce qui paraît être une séparation maladroite. Une violence sexuelle est également une violence physique, elle peut laisser des traces sur le corps et l'esprit. Il serait ici plus cohérent de parler de « violences physiques non sexuelles » par exemple, afin de faire la différenciation. D'autre part, indiquer « drague importune seulement » et « insultes seulement » est également maladroit car l'usage du mot « seulement » rabaisse le vécu des victimes. Ces violences, répétées ou ponctuelles, peuvent avoir un fort impact quant à la perception du risque et donc au développement d'un rapport à la peur dans les espaces publics.

4. La construction sociale de la peur genrée et ses répercussions

4.1. La peur genrée, une construction sociale

La peur des femmes dans les espaces publics est souvent mise de côté car perçue comme la normalité. Dès le plus jeune âge, une différenciation est faite entre genre masculin et féminin au sein d'une même famille. Cela peut se retranscrire, dès l'âge de 11 ans (Valentine 1992) par des autorisation de sorties différentes entre garçon et fille. La peur genrée est un construit social alimenté par la suite, au cours de la vie de manière plus subtile, comme des avertissements protecteurs de la part des parents à leur fille jeune adulte, des discussions au sein du réseau

social personnel ou encore la reproduction sociale des stéréotypes genrés (Valentine 1992; Koskela 1997).

« Sébastien Roché prend grand soin d'expliquer qu'il s'agit des conséquences d'une différence, non pas de « nature », mais résultant d'un processus sociohistorique : « Les femmes remplissent là une fonction sociale. L'expression de leur peur est légitime, corrélativement elles font plus l'expérience subjective de la peur : elles la ressentent et la disent parce que la société leur enjoint de le faire [Roché, 1994, p57]. » (Alidières 2010, 59)

Pour Roché, ce que les enquêtes Enveff et Virage confirmeront par la suite, ce sont notamment les incivilités et leurs multiplications qui ont permis aux peurs de s'ancrer dans l'esprit des femmes.

« Dès les années 1990, dans ses premiers travaux sur le « sentiment d'insécurité », Sébastien Roché insiste sur le rôle de la multiplication des incivilités sur certains territoires dans la cristallisation des peurs. Précisant d'emblée que les incivilités consistent en « des comportements qui ne sont pas nécessairement illégaux au sens juridique, mais que l'on trouve systématiquement associés aux déclarations d'inquiétude », il met l'accent sur la mise en cause de l'ordre social le plus quotidien (qu'il appelle « l'ordre public ») parce que c'est indispensable pour comprendre (« le chaînon manquant ») en quoi de « petits actes » peuvent être à l'origine du développement de véritables craintes [Roché, 1993, p. 142 ; 1996, p. 75-77] ». (Alidières 2010, 62)

Ce serait donc les actes qui paraissent anodins, ou du moins peu importants, comme une remarque sur la manière dont une femme est habillée, un sifflement, etc., qui seraient à l'origine du développement de cette peur. Il s'agit donc d'une peur qui se construit autour de la représentation de menaces potentielles et de violences de type drague ou harcèlement²⁷, plus que d'une peur liée à l'expérience de violences physiques à caractère sexuel.

« Certains actes ne sont pas considérés *a priori* comme violents, mais rappellent aux femmes qu'elles courent un « risque ». Qu'il soit avéré ou non, elles ne le vivent pas forcément bien. « Ben des fois ça commence sur "T'as de beaux yeux" ou des trucs comme ça hein, donc des fois c'est pas... *a priori* pas violent. Mais moi déjà à ce stade-là je suis... terrorisée quoi, je me dis "Oh là là". Moi dès ça, je me sens déjà assez mal quoi... » (Lieber, Condon, et Maillochon 2005, 287)

Pour les auteures de la citation ci-dessus, si ces phrases récurrentes, devenues malheureusement presque banales, font peur, c'est parce que pour les femmes visées il y a anticipation du risque, elles imaginent jusqu'où cela pourrait aller. Il s'agit donc bien ici de traiter d'une accumulation de menaces d'apparence peu importantes qui créeraient un climat peu propice à la liberté corporelle des femmes dans l'espace public, provoquant ainsi un sentiment d'insécurité.

« Ainsi, le sentiment d'insécurité féminin n'a-t-il jamais été véritablement étudié comme tel en France, alors que les travaux d'inspiration féministe, majoritairement anglo-saxons,

²⁷ Voir la sous-partie précédente et les classifications des violences selon l'enquête Virage.

montrent que les peurs personnelles exprimées par les femmes semblent constituer une entrave à leur mobilité (Hanmer, 1977 ; Stanko, 1990). » « (...) même si les statistiques criminelles et les enquêtes de victimisation révèlent l'importance des violences au sein du couple, tout concourt dans les discours des institutions, des médias, de l'entourage, à persuader les femmes que les espaces publics sont la localisation principale des actes violents commis par les hommes à leur encontre (Valentine, 1989). » (Lieber, Condon, et Maillochon 2005, 266)

Valentine (cité par Lieber, Condon, Maillochon 2005) induit qu'il y aurait une représentation de l'espace public comme un espace de dangers pour les femmes alors que, statistiquement, les violences seraient plus concentrées dans l'espace privé²⁸. Pour Valentine, de nombreuses femmes ont déjà vécu des moments de peur pour leur intégrité physique dans l'espace public, en lien direct avec le fait d'être une femme.

« D'après Valentine (1989), la plupart des femmes ont vécu dans les lieux publics une expérience de nature sexuelle alarmante au cours de leur vie : être suivie, confrontée à un exhibitionniste, avoir reçu des insultes ou des propos sexistes, des regards qui dérangent, avoir subi des attouchements ou du pelotage. Subir de tels actes peut avoir comme effet l'accroissement du sentiment de vulnérabilité physique lié au fait d'être une *femme*, représentation maintenue par les institutions, les campagnes de prévention de la violence, les médias (Gardner, 1990 ; Valentine, 1992a). L'effet peut se combiner donc à la crainte d'être victime d'une violence sexuelle, et de nombreuses brimades leur rappellent, en quelque sorte, qu'elles transgressent les normes sexuées en se promenant seules dans les espaces publics après une certaine heure (Gardner, 1995). » (Lieber, Condon, et Maillochon 2005, 269)

Une des limites apposées par Alidières (2010) à propos du travail de Lieber, Condon et Maillochon (2005) est l'absence de proposition d'une typologie spatiale du phénomène de violence contre les femmes dans l'espace public et de la peur des femmes. Ce phénomène serait donc, pour Lieber et al (2005), relativement inchangé selon le territoire d'étude, ce qui invaliderait en quelque sorte la relation de transformation mutuelle entre espace public et espace corporel que j'ai exposé plus tôt. Alidières (2010) réfute cette conclusion en mettant en évidence que, sur une enquête menée en Seine Saint-Denis en 2006, 64 % des femmes enquêtées auraient subi des « atteintes sexuelles » alors que ce chiffre baisse à 21,8 % pour l'ensemble de la France selon l'enquête Enveff. Cela mettrait donc en avant une différence selon les territoires, en tout cas pour Alidières (2010) en ce qui concerne la Seine Saint-Denis. En ce qui me concerne, suivant une base théorique intersectionnelle, j'émets également l'hypothèse que les comportements des femmes dans l'espace public, qu'ils soient libérés ou contraints par la peur changeraient selon les types de quartiers, l'âge, l'origine sociale, culturelle et géographique. Pour autant, même dans des espaces où le danger serait assez bas, l'idée générale de la vulnérabilité des femmes dans les espaces publics perdure, et, selon Day (2001, 109), la permanence de cette idée, quelle que soit la temporalité ou la spatialité, est partiellement due

²⁸ Voir sous-partie précédente pour le développement du décalage entre réalité des agressions et perception des espaces publics.

au fait que celle-ci est centrale dans la construction de l'identité de genre, pour les hommes comme pour les femmes.

Day (2001) aborde l'idée de la vulnérabilité des femmes dans l'espace public et de la construction sociale de la peur genrée de manière originale, par le point de vue de jeunes étudiants américains se considérant comme responsables de la protection de leurs amies et des jeunes femmes en général dans les espaces publics. Waitt, Jessop, et Gorman-Murray (2011, 271) font une constatation similaire dans leur étude portant sur les jeunes femmes et l'économie nocturne à Wollongong en Australie. Les jeunes femmes de l'étude se sont identifiées comme vulnérables à des potentielles agressions masculines, mettant en avant l'attention particulière portée à leur sécurité lors des sorties festives. Les femmes ne sont pas les seules à être considérées comme « vulnérables » dans les espaces publics, c'est également le cas des enfants, des personnes âgées et des personnes handicapées, mais aussi des minorités ethniques (Stark et Meschik 2018, 312). Mise en perspective dans le cadre de l'intersectionnalité, cette catégorie de personnes plus sujettes à la peur peut être reliée au concept de *care*. En effet, ce sont bien souvent les femmes qui prennent soin, notamment des enfants et des personnes âgées. Ces femmes se retrouvent alors en position de gestion de leur peur personnelle dans les espaces publics, mais également d'une attention particulière à porter aux personnes les accompagnant. Cependant, qualifier les femmes d'utilisateurs « vulnérables » sans préciser qu'il s'agit d'une construction sociale comme peuvent le faire Stark et Meschik (2018) est une façon d'alimenter celle-ci. Cela rejoint l'idée de Koskela (1997), selon qui la vision des femmes comme vulnérables, comme des victimes, est socialement reproduite par la normalisation de leur peur et la dénonciation de comportements jugés comme « risqués ».

« Women's fear is generally regarded as 'normal' and their boldness thought to be risky : the conceptualisation of women as victims is unintentionally reproduced. » (Koskela 1997, 301)

Day (2001, 109) fait également part du fait que, selon le « *US Bureau of Justice Statistics, 1996* », la nuit venue, 55% des femmes américaines avouent avoir peur de marcher seules dans leur propre quartier. Il s'agit donc bien d'une peur genrée, intégrée par hommes et femmes de façon différente. Pour les hommes, cette construction sociale influence leur représentation des femmes, et pour les femmes elle influence leur représentation personnelle, leur perception des hommes dans les espaces publics ainsi que leur accès à ces derniers, particulièrement de nuit. La catégorie des jeunes femmes, notamment des étudiantes, revient régulièrement dans les études scientifiques sur la peur genrée. Celles-ci sont statistiquement plus touchées par le harcèlement de rue. Wattis, Green, et Radford (2011), analysent la peur dans les espaces publics chez les étudiantes et indiquent que celle-ci ne se réduit pas à une peur des hommes en général.

« It is clear from the data that women's fears and spatial negotiation cannot be reduced to a fear of men and physical and sexual violence per se. In this context, gendered fears were often overlaid or superseded by concerns linked to place and the student identity. In a

complex way, the data also highlight 'locally produced' gendered fears tied to readings of the social and physical landscape and the construction of 'stranger-danger' (Stanko 1987, 1997), where gendered threats is linked with local men. Further work is needed to explore such complexities of gendered fear and its relation to other aspects of identity and context. » (Wattis, Green, et Radford 2011, 761)

Pour les auteures, la peur des hommes « locaux » de leur ville d'étude, désigne en fait une peur plus générique, celle l'homme inconnu. En effet, les étudiantes interrogées dans l'article de Wattis et al (2011) sont des jeunes femmes parties étudier hors de leur ville d'origine, les locaux de leur ville d'étude sont donc des étrangers pour celles-ci. Cette peur féminine socialement construite de l'homme inconnu était déjà identifiée en 1992 par Valentine.

« (...) the social construction of masculinity has on the one hand defined the male stranger as potentially aggressive and powerful, and on the other the male partner as not only the family provider but also as its protector with conjugal rights. » (Valentine 1992, 24)

Bien que les jeunes femmes soient plus souvent mises en avant concernant le sentiment de peur dans les espaces publics du fait de leur forte propension à être victimes de harcèlement de rue, il ne faut pas oublier les autres stades de la vie d'une femme. L'âge avançant, la peur liée aux violences sexuelles baisse pour presque disparaître chez les femmes âgées, ce qui ne signifie pas pour autant la disparition totale d'une peur genrée. En effet, les femmes en vieillissant seraient plus exposées que les hommes (Koskela 1997, 314), à des sentiments de vulnérabilité liée à l'âge et à la perte de capacités physiques. Selon Koskela (1997, 303-304), le lien entre peur genrée, risque et construction sociale pourrait se résumer en six points principaux :

- La relation des hommes et des femmes à la violence pourrait être comparable si et seulement si ceux-ci en faisaient la même expérience ce qui n'est généralement pas le cas.
- Les expériences féminines de la violence, notamment de violences sexuelles sont généralement tenues au silence et connues d'elles seules.
- Les violences « mineures », comme le harcèlement de rue, rappellent les femmes à leur vulnérabilité et leurs font craindre des violences plus graves.
- La peur du viol étant très forte chez les femmes, cette violence est perçue comme très grave et facilement réalisable.
- La peur reflète les relations genrées de pouvoir dans la société. Elle est le produit d'une violence structurelle et systématique plus que d'attaques réelles.
- Enfin, si les femmes restreignent leur mobilité à cause de la peur, cela peut causer une baisse du nombre d'attaques mais pas une baisse du risque réel.

Le dernier point abordé par Koskela (1997) est à mon sens particulièrement intéressant. L'auteure démontre que si statistiquement les agressions seraient plus courantes tôt le matin à proximité du lieu de résidence ou de travail (Brown 2012) et la peur plus concentrée sur les lieux inconnus de nuit, cela ne veut pas nécessairement dire que le risque serait moins élevé dans les lieux reculés, inconnus et de nuit, mais peut-être que les femmes seraient plus prudentes dans ces espaces, voir ne les pratiqueraient pas, en pleine conscience ou par la construction de barrières mentales. La peur d'une agression, et non pas le risque d'agression, ne serait ainsi pas uniquement liée à des éléments rationnels comme le degré de criminalité d'un espace, mais également au confort personnel. Selon Koskela (1997), les populations les plus opprimées seraient celles qui expérimenteraient le plus la peur, tandis qu'un sentiment de sécurité fort serait plus facilement accessible dans des communautés très soudées, et cela même dans un quartier à fort risque d'agression.

« When the sense of empowerment is strong, people may even feel safer in an area where they know the risk of violence is higher than in surrounding areas: this has been shown to be the case in some gay communities (Myslik, 1996, pp. 164± 166). » (Koskela 1997, 304)

La construction de la peur genrée peut également se renforcer par un ou des événements marquants comme une agression dans les espaces publics, qui peut entraîner la réduction de la mobilité de la victime pendant un certain temps voire l'arrêt de la mobilité la nuit (Koskela 1997, 311; Stark et Meschik 2018, 313), augmentant le sentiment de peur même dans les cas où la victime aurait réussi à se défendre. La peur peut ainsi augmenter de manière localisée en lien avec les conditions de l'évènement vécu (Stark et Meschik 2018, 313). De même, des violences subies dans les espaces privés peuvent se transformer par la suite en une peur généralisée, dans les espaces privés ou publics réduisant ainsi le confort et la liberté de mouvements.

« Feelings of vulnerability cannot be expected to be spatially divided; in women's minds there is often no opposition between private and public dimensions of fear. » (Koskela 1997, 313)

Comme aux États-Unis (Day 2001) et en France (Lieber, Condon, et Maillochon 2005; Lebugle et Virage 2017), Metha (1999) montre, en reprenant les travaux d'autres chercheuses féministes en sciences sociales, qu'en Angleterre, les femmes, sont moins susceptibles de subir des violences dans les espaces publics que les hommes et plus susceptibles d'être agressées sexuellement dans un espace privé.

« Feminist social scientists have demonstrated that women fear violence, particularly sexual violence, more than men (see, for example, Hanmer & Saunders, 1984; Gordon & Riger, 1991), and that such fears inhibit women's use of space (see, for example, Valentine, 1989; Pain, 1991; Pawson & Banks, 1993). But women's fear of violence and its spatial effects have also been described as 'paradoxical': official surveys of victimisation, such as the British Crime Survey, report that women are less likely to suffer violence than men, and, whereas women, as a category, particularly fear being assaulted by a stranger in

‘public space’, they are at greater risk of being sexually assaulted in ‘private space’ by someone they know (Valentine, 1989; Walklate, 1995). » (Metha 1999, 67)

Pour autant, bien que l’insécurité soit une perception et une représentation – on parle en effet de « sentiment d’insécurité » – il ne s’agit pas de la mettre de côté sous ce prétexte. Pour Umaña-Barrios et Gil (2017), ce qu’il est important de retenir est que, quand bien même la peur genrée est alimentée par les médias, soutenant l’imaginaire de la femme comme victime, les impacts de celle-ci sont eux bien réels, modifiant le comportement des femmes, leur rapport aux espaces publics et aux personnes le traversant.

« Soto [2012] points out that violence in public space is more a reference of an imaginary character rather than an empirical fact which is supported by images disseminated in the media that tends to exaggerate situations by victimizing women. Therefore, the sense of insecurity does not necessarily match the crime rates towards women, sometimes it has more to do with the ability to feel confident while going out and make decisions based on the information or even to feel accompanied. Whatever the real reason may be causing those insecurity feelings, all women and everybody should have the right to decide with whom interact or with whom to avoid it, therefore, to provide that sense of not being at risk at the moment of going out onto the street and transit should be one of the main goals of the work of those who design the city spaces and its components. » (Umaña-Barrios et Gil 2017b, 1020)

En effet, le problème principal posé par la peur genrée dans les espaces publics est la réduction ou la modification des pratiques de l’espace public et de la mobilité de la moitié de la population. Comme pointé par Umaña-Barrios et Gil (2017), il s’agit maintenant, moins de comprendre les causes de la peur, étudiées depuis près de 30 ans, que de se concentrer sur les déclencheurs et effets de la peur genrée ainsi que les manières de les atténuer (Valentine 1992; Koskela 1997; Metha 1999; Day 2001; Graglia 2016).

4.2. *Déclencheurs et effets de la peur genrée*

Selon Gilow et Lannoy (2017), la peur genrée dans les espaces publics trouve ses déclencheurs dans la structure même de l’espace, dans son aménagement. Les auteures listent ces déclencheurs par l’entrée des cinq sens, en particulier la vue, l’audition et l’odorat. Premièrement la vision est un des sens les plus importants, celui-ci intervenant à chaque fois dans l’appréciation d’un danger potentiel et le déclenchement de la peur. L’éclairage et la luminosité d’un espace sont donc des facteurs primordiaux à considérer.

« Les passages sombres ou mal éclairés sont ceux où la piétonne voit mal le lieu et son contenu, où elle ne peut plus se contenter de cette « inattention polie » qui suffit dans les endroits clairs (Goffman, 1973). » (Gilow et Lannoy 2017, 37-38)

Pour autant, les auteures précisent qu’il ne s’agit pas d’intégrer n’importe quel éclairage à une rue ou un passage sombre pour rendre le lieu plus confortable. Les éclairages particulièrement puissants, les lumières « froides » sont ainsi mises en opposition aux lumières chaudes dans l’enquête de Gilow et Lannoy (2017). La luminosité, naturelle ou artificielle, est également décrite comme un facteur avec lequel les femmes auraient un rapport ambigu. En

effet, si la luminosité est rassurante c'est qu'elle permet de voir, et également de rendre visible un potentiel agresseur, mais elle rends également l'usagère visible de ce dernier. Pour autant, le potentiel rassurant d'un bon éclairage semble l'emporter car, si dans un lieu mal éclairé le doute de la présence d'une menace peut persister, ce doute peut être rapidement chassé dans un lieu correctement éclairé (Gilow et Lannoy 2017, 38-39). D'autre part, j'ajouterais que la présence d'un éclairage rassurant, avec une lumière chaude permet d'éviter une peur *a priori* vis-à-vis de l'espace public à traverser, notamment de nuit. Une rue, en particulier inconnue, mal éclairée, pourra mettre l'usagère sur ses gardes là où un bon éclairage permettrait de s'engager sans appréhensions.

Le second sens mis en avant par Gilow et Lannoy (2017) est l'audition. Toujours dans le cadre d'une mobilité piétonne, et dans l'hypothèse d'espaces publics relativement peu fréquentés, les répondantes de l'enquête indiquent être en alerte lors de l'écoute de pas pour en identifier le genre.

« Pour nos répondantes, entendre une autre femme est rassurant, mais entendre un homme appelle la vigilance. En même temps, entendre le seul son de pas masculins dans un espace public met en relief l'absence d'autres bruits, ce qui indique donc que la piétonne pourrait se trouver seule face à un homme dont elle ignore l'identité. » (Gilow et Lannoy 2017, 39)

Tout comme la vue, qui, par le biais de l'éclairage, peut être un facteur rassurant ou un facteur anxiogène, l'audition peut avoir cette même dualité. Gilow et Lannoy (2017, 40), ajoutent également un niveau à l'audition, celui de l'intensité. Des bruits d'une forte intensité comme des voix fortes, pouvant indiquer la présence d'un groupe d'hommes, peuvent avoir un potentiel anxiogène aussi fort que le silence complet. De même, l'on peut imaginer que des voix fortes mais féminines ou d'enfants, de familles, apporteraient un fort potentiel rassurant. Enfin, le troisième déclencheur abordé est l'odorat :

« Pour les femmes qui se déplacent en ville, cette intolérance aux odeurs perçues comme nauséabondes prend une signification particulière dans la mesure où elle se double d'une vigilance face aux auteurs présumés de ces nuisances. En effet, un relent malodorant est directement associé à l'état de saleté ou de délabrement des lieux, et par implication, aux personnes qui les souillent et que l'on risque d'y rencontrer. Autrement dit, l'odeur est directement perçue comme une « information sociale » (Goffman, 1973, p. 285), c'est-à-dire comme une indication sur la qualité sociale de celui qui en est la source présumée. » (Gilow et Lannoy 2017, 40)

Ainsi, la peur peut être localisée (une rue mal éclairée, un square, un parc etc.) mais la présence humaine, et notamment masculine, joue un rôle particulièrement important dans le déclenchement de la peur genrée. Selon Gilow et Lannoy (2017, 40-41), il existerait différentes figures masculines provoquant un sentiment d'insécurité : l'homme énervé, l'homme au regard insistant et les hommes paraissant imprévisibles – comme les personnes marginalisées. Stark et Meshnik (2018) font un constat similaire en indiquant que les personnes sous l'effet de l'alcool ou de la drogue, les inconnus et la foule seraient les trois éléments sociaux les plus anxiogènes.

Ces auteures identifient ainsi en particulier deux catégories d'espaces publics anxigènes : les rues ou places désertes ou au contraire très peuplées où une agression pourrait avoir lieu en toute impunité. Stark et Meshnik (2018) vont également plus loin dans la théorisation d'une spatialisation de la peur genrée en lien avec la distribution sociale dans les espaces publics. Elles avancent que le niveau de peur ressenti dans un espace est fonction, particulièrement chez les femmes, des facteurs socio-démographiques du quartier traversé. Je soutiens cette même hypothèse dans cette recherche, la couplant avec l'hypothèse selon laquelle une femme n'aura pas recours aux mêmes stratégies corporelles dans les espaces publics selon son quartier d'habitation et ses origines sociales (Appleford 2016).

« Moreover, women report levels of fear of crime which are two to three times higher than men's (Reid & Konrad, 2004). Börjesson (2012) found out that - compared to men - women's perceived insecurity is more strongly linked to the characteristics of the physical environment. Their level of fear also depends on sociodemographic factors such as income, age, and the residential neighbourhood: lower income, higher age and dreary housing complexes result in higher levels (e.g. Häberlin, 2014; Lynch & Atkins, 1988; Tandogan & Ilhan, 2016). » (Stark et Meschik 2018, 312)

Gargiulo et al. (2020) abordent également la question de la peur localisée, revenant ici à une acception plus spatiale que sociodémographique, avec un focus sur les parcs comme lieux de cristallisation de la peur genrée. En effet, pour revenir à l'importance des cinq sens évoqués par Gilow et Lannoy (2017), Gargiulo et al. (2020) indiquent que les parcs seraient identifiés comme des lieux particulièrement insécurisants. La présence d'arbres, d'arbustes et de chemins sinueux rendrait la vision, mais également l'audition, nécessaires pour anticiper la présence d'un inconnu. On retrouve déjà chez Fenster (2005, 225) – une quinzaine d'années auparavant – un raisonnement similaire à la différence que celle-ci met l'accent sur le fait que, la nuit en particulier, les parcs urbains deviendraient des lieux interdits, inaccessibles, pour les femmes mais également pour les hommes.

Au-delà des parcs, pour Stark et Meschik (2018), la nuit rendrait un certain nombre de lieux inaccessibles aux femmes, pour leur caractère anxigène, comme les garages, les parkings mais également les passages souterrains (voir figure 6 ci-dessous). De nuit, ce sont également certains modes de transports comme la marche ou les transports en commun qui peuvent déclencher la peur, menant une partie de la population féminine à réduire leurs activités de loisirs la nuit ou en soirée (Graglia 2016; Tilley et Houston 2016; Stark et Meschik 2018).

Figure 8 : Lieux et mode de transports relevés lors d'un incident

Location and travel mode when the incidents occurred (n = 171).

| | | Percent of situations |
|-------------|--|-----------------------|
| Location | Urban area (not defined in detail) | 37.5 |
| | On federal or state road | 9.9 |
| | (Surrounding of) Railway station, public transport stops | 14.6 |
| | Inside the vehicle | 26.9 |
| | Park | 4.1 |
| | Local zone of clubs and restaurants | 3.5 |
| | Others | 3.5 |
| Travel mode | Walking | 52.5 |
| | Metro | 15.1 |
| | (City) railway | 10.1 |
| | Bus | 7.3 |
| | Tram | 6.7 |
| | Car driver | 5.6 |
| | Others (taxi, car passenger, bicycle) | 2.7 |

Source : Stark et Meschik (2018, 317)

Pour Graglia (2016), la violence et le harcèlement dans les espaces publics seraient profondément liés aux stéréotypes genrés, produisant une injonction pour les femmes à être chez elles aux heures dédiées à la famille, c'est-à-dire aux heures des repas et après les temps scolaires²⁹. Ainsi, les femmes mobiles, travaillant et ne rentrant qu'en soirée à leur domicile, seraient plus exposées au harcèlement sexiste et sexuel, rendant plus difficile leur mobilité quotidienne domicile/travail que pour l'autre sexe et les amenant à développer des stratégies corporelles afin d'assurer malgré tout cette mobilité.

4.3. *Peur genrée et mobilité*

La prise en compte de la sécurité personnelle, la peur pour son intégrité physique et sexuelle est un élément clé chez les femmes dans le choix de leur moyen de transport. L'importance de ce facteur dans les comportements de mobilité des femmes amène Stark et Meschnik (2018, 312) à appeler les aménageurs et autorités en charge des transports publics à intégrer cette dimension. Les évitements, les adaptations dépendent notamment des conditions d'éclairage ou de luminosité (Stark et Meschik 2018, 312) pendant les déplacements, mais également durant l'attente des déplacements, dans les stations de transports³⁰ (Umaña-Barrios et Gil 2017b). La peur liée à des agressions genrées joue un rôle important dans la modification des itinéraires et en particulier dans l'évitement de certains moyens de transports. Dans leur étude, Stark et Meshnik (2018) constatent ainsi que les stratégies d'évitement de certains modes de transport doubleraient chez les femmes qui auraient subi une forme de harcèlement dans ceux-ci. Comme abordé précédemment, la perception du danger et donc la peur pour la sécurité

²⁹ Bien que cette étude prenne place à Mexico et que ces thématiques traditionalistes soient particulièrement présentes, ce raisonnement n'est pas à mettre de côté pour une étude se déroulant en Europe Occidentale, le harcèlement de rue étant un rappel à l'ordre, une manifestation de la masculinité hégémonique.

³⁰ Pour plus de détail, voir le chapitre 4, sous-partie 3.

personnelle est intensifiée de nuit. Cette perception, ce sentiment d'insécurité exercerait néanmoins une influence bien concrète sur le choix du mode de transport.

« In the context of night mobility, 'perceived' unsafety shapes how people move at night in very 'real' terms, what transport mode or route they choose, and whether they feel able to leave their local area or their home (Plyushteva, 2019). » (Plyushteva et Boussauw 2020, 44)

Les loisirs nocturnes se retrouvent investis de manière ambivalente, perçus à la fois comme appréciables et dangereux (Waitt, Jessop, et Gorman-Murray 2011, 272). Afin de profiter de ces loisirs, en particulier nocturnes mais parfois même diurnes, il apparaît ainsi nécessaire pour un grand nombre de femmes d'adapter leur comportement selon des codes dans les espaces publics. Lieber, Condon et Maillochon (2005) mettent en lumière une fréquentation différentielle de l'espace public par les femmes en période diurne et en période nocturne, et une corrélation de ce facteur avec l'âge et la classe sociale. En ce qui concerne la nuit dans un premier temps, il apparaît que les femmes jeunes et en études s'opposent aux femmes plus âgées d'un contexte social moins élevé et aux mères de familles. Les femmes avec des enfants justifient ainsi souvent leur appréhension par des raisons familiales. Celles-ci se définissent et sont définies par le fait d'avoir des enfants, d'être avant tout des « mères de famille ». Certaines barrières concernant la pratique de l'espace public sont ainsi tellement ancrées, qu'elles sont finalement dissimulées par des justifications extérieures, rendant difficile leur remise en question. Cela est particulièrement visible chez les mères de familles, la justification dans ce cas de figure étant celle de la présence des enfants et du besoin de prendre soin de ceux-ci. Il s'agit donc d'une justification par le *care*.

« Beaucoup d'entretiens avec des femmes plus âgées ou avec des mères de familles peinent à aborder la question des sorties : ils dévient sans cesse sur des aspects domestiques ou sur les membres de la famille. Ces femmes déclarent rarement avoir peur pour une raison simple : les restrictions qu'elles s'imposent sont tellement « naturelles » qu'elles n'ont pas besoin d'être dites comme telles. Elles sont présentées comme des caractéristiques personnelles, des goûts individuels ou tout simplement comme une évidence, en raison de leur mode de vie : elles ont souvent des enfants à charge et, de ce fait, les sorties sont moins aisées. » (Condon, Lieber, Maillochon ; 2005 : 275).

En ce qui concerne les craintes durant la nuit c'est donc l'âge et la présence d'enfants qui sembleraient le plus déterminant. En revanche, en journée les auteures constatent une opposition marquée par l'âge et la classe sociale dans le développement ou la restriction de la mobilité. Ainsi ce serait les femmes les plus défavorisées socialement, avec le moins de diplômes et les plus âgées qui cumuleraient peur diurne et nocturne tandis que les jeunes femmes vivant en ville, diplômées ou étudiantes, célibataires et n'ayant jamais été mariées auraient plus peur de sortir la nuit (Lieber, Condon, et Maillochon 2005, 276).

4.4. Une pratique codifiée des espaces publics

Un indicateur important d'indépendance mis en avant par Lieber, Condon, et Mailllochon (2005) est la capacité de certaines femmes à pratiquer l'espace public malgré leur peur, par exemple en mettant en place des stratégies. Deux groupes sont mis en évidence, les femmes qui ont peur continuellement et se restreignent donc d'autant plus la nuit, et les femmes qui n'ont peur que de nuit mais sortent malgré tout.

« Quand ces dimensions sont contrôlées, la peur permanente (celle qui s'impose aussi le jour) réduit considérablement les chances de sortir la nuit, alors que la peur la nuit « seulement » ne s'accompagne pas d'un tel effet, au contraire. La mobilité des femmes semble donc surtout affectée par des peurs qui dépassent un seuil critique en se manifestant jour et nuit, et témoignent ainsi une appréhension des espaces publics plus que des contextes de leur usage. » (Lieber, Condon, et Mailllochon 2005, 276)

Pour autant, il ne s'agit pas de percevoir les femmes dans une position de victimes. Certaines d'entre elles, afin de pouvoir être mobiles, se construisent une forme de confort et de sécurité par des stratégies. Celles-ci sont donc actives dans leur relation à l'espace public et à leur mobilité (Wagner, Peters 2014). Le plus souvent, ces stratégies provoquées par la crainte du viol en particulier, peuvent prendre trois formes différentes. Le transport d'objets d'auto-défense, la transformation de l'apparence par l'habillement et la restriction de mobilité que ce soit dans l'espace – lieux, quartiers, moyens de transports – ou bien dans le temps – journée, nuit – (Bhattacharyya 2015, 1343). Cependant, pour certaines auteures comme Graglia (2016), ces stratégies d'évitement, cette utilisation codifiée des espaces publics, bien que pouvant être utile sur le moment d'une agression, provoque un état constant de méfiance et d'anxiété d'une part, et d'autre part, rejette la responsabilité d'une potentielle agression non pas sur l'agresseur mais sur la victime, normalisant la violence genrée exercée contre les femmes (Graglia 2016; Nicholls 2017).

« This focus on individual self-disciplinary techniques clearly shifts responsibility for the management of the risks of violence and crime onto 'would-be victims' rather than potential perpetrators (Stanko and Curry 1997, 519) and positions women as responsible for managing both 'the desires they evoke in others and the consequences others' desires have for themselves' (Rudolfsdottir and Morgan 2009, 503). » (Nicholls 2017, 269)

Koskela (1997) aborde la question de ces stratégies de mobilité en introduisant la notion de courage. En effet, les études portant sur le genre dans les espaces publics, tendent à admettre que toutes les femmes auraient peur dans ces espaces et que celles déclarant n'avoir aucune peur ne veulent simplement pas l'admettre. Ainsi pour Koskela (1997, 305), un·e chercheur·se expliquant les comportements de mobilité genrés dans les espaces publics uniquement par la peur ou le déni de la peur prend part à la construction sociale d'une peur genrée. Bien que je sois théoriquement en accord avec Koskela (1997) et que le développement des stratégies de mobilité liées au courage soit un élément important à prendre en compte dans la compréhension des mobilités genrées codifiées, il me semble que sa théorisation par le courage revient finalement à une théorisation par la peur. Je vais donc dans un premier temps présenter cette

vision par la peur pour ensuite expliquer cette limite. Koskela (1997, 305) identifie une typologie en quatre formes de courage que je vais résumer. La première forme est celle du « raisonnement »³¹ soit la capacité à se convaincre qu'il n'y a pas de raison d'avoir peur. La deuxième est celle de « la relativité culturelle du danger »³² permettant par des expériences vécues dans différentes cultures de se sentir à l'aise dans des cultures connues. Troisièmement, l'utilisation répétée d'un espace pour l'intégrer dans le spectre de ses espaces familiers. Enfin, quatrièmement, l'illustration des capacités de défense par des événements où des femmes ont pu répondre efficacement à une menace. Ainsi, les femmes représentées dans la recherche de Koskela (1997) sont des femmes utilisant l'espace public, de jour comme de nuit, notamment pour se rendre dans des espaces de loisirs. Le soir, celles-ci préféreraient la marche ou les transports publics à l'utilisation d'un taxi, analysé comme une stratégie permettant d'avoir une vie de loisirs nocturnes dans d'autres études. Néanmoins, celles-ci assureraient leur sécurité par le choix d'une route spécifique, plus courte, jugée plus sûre et expérimentée de nombreuses fois. En effet, la clé du « courage » dont parle Koskela (1997) réside finalement dans la connaissance des lieux, permettant de désamorcer des *a priori* construits socialement par les médias et l'entourage.

« Crucial to a strong feeling of belonging to an urban environment is often the fact that one uses the space a great deal. Women who said they are not afraid of walking at night in the city centre also said that they go there quite often. Using space can be a way of *demystifying* it. If one does not use the space, if for example one very rarely goes to the city centre, 'the mental map' of the place is filled with indirect descriptions the image of it is constructed through media and the stories heard. » (Koskela 1997, 308)

Ainsi, la meilleure façon de contrecarrer l'immobilité liée à la peur des espaces publics serait la mobilité en elle-même. Se créer des souvenirs agréables, des expériences, une routine, permettrait une appropriation de l'espace, ou du moins de certains espaces. Le concept de courage constitue une entrée intéressante pour comprendre la différenciation genrée de la mobilité dans le sens où elle donne une image positive des différentes façons de s'approprier l'espace, d'aller au-delà de la construction sociale de la peur. Pour autant, la notion de peur apparaît, en filigrane, tout au long de l'argumentaire de Koskela (1997). En effet, selon moi, faire preuve de courage implique *de facto* une réaction face à une situation stressante, un inconfort, ou à de la peur. Par ailleurs, il me semble que mettre en avant le courage pour évoquer la mobilité genrée peut-être compris de manière détournée du propos initial, comme une vision négative des femmes qui ne parviendraient pas à se détacher des barrières sociales provoquant une appréhension, voir une peur à pratiquer certains espaces publics ou à sortir de chez elles à certains horaires. Il s'agirait donc de trouver un équilibre pour pouvoir distinguer les femmes s'imposant de grandes restrictions, celle œuvrant pour acquérir une confiance générale ou restreinte par la routinisation de l'espace, et celles n'ayant jamais eu à faire preuve de courage

³¹ Traduction personnelle.

³² Traduction personnelle.

pour se sentir confortable dans les espaces publics et avoir une mobilité libre et exempte d'anxiété, hors des lieux de routine.

4.5. Les « murs invisibles »

La routinisation de la mobilité permettant une libération des mouvements (Koskela, 1997), peut être enrichie par une lecture parallèle de la vision de Di Méo dans « « Murs invisibles », femmes, genre et géographie sociale » en 2011, des lieux et des quartiers consciemment ou inconsciemment évités. Cette conceptualisation de « murs invisibles » qui seraient présents dans la ville et retrancheraient les femmes dans certains espaces est, il me semble, intéressante et nourrit la réflexion sur ces thématiques.

« En somme on pourrait parler de « paroi de verre » modelant et bridant les trajets féminins dans la ville. Comme on parle aux États-Unis de « plafond de verre » pour désigner l'ensemble des obstacles que rencontrent les femmes pour accéder à des postes élevés dans les hiérarchies professionnelles. Plafond ou parois de verre parce que tous les lieux restent théoriquement accessibles. En revanche, dans les faits, les barrières, mentales surtout, mais aussi effectives et produisant de véritables *no woman's land* existent bel et bien (...). » (Di Méo 2011, 6)

Les « murs invisibles » se traduiraient donc, pour certaines femmes, par le refus, parfois de manière inconsciente, d'aller dans certains espaces, notamment à pied, et cela quand bien même elles n'y seraient jamais allées. L'exemple de « Corinne », une femme apparaissant dans le travail de Di Méo (2011), illustre également les réticences de certaines femmes à utiliser des modes de transports en particulier.

« Les déclarations de Corinne nous font prendre conscience que son acharnement à se déplacer en voiture l'amène à dresser ses propres murs autour d'elle, autour de son domicile, de son quartier de rive droite, autour de son lieu de travail en ville. Son refus d'emprunter les transports en commun la désurbanise en quelque sorte, réduit et cloisonne ses rapports aux ressources de l'espace urbain. » (Di Méo 2011, 150)

La cause de ces « murs invisibles » est expliquée de manière variée par différents auteurs. Une des causes évoquées le plus souvent est la peur de certains espaces ou mode de déplacement, voire de l'espace public de manière générale et notamment la peur de l'agression.

« Il existe de grandes différences dans le degré de perception de l'agression : des étudiantes peuvent avoir été complètement terrorisées par des actes que la police qualifierait de bénins, au point de s'interdire définitivement la traversée de certains quartiers, voire de changer de domicile ; d'autres n'y ont vu qu'une situation désagréable mais sans conséquence avec leur pratique de la ville » (Raibaud 2015, 39)

Pour Coutras (2003), avant la théorie de Di Méo (2011), la peur des femmes, empêchant leur mobilité, n'est jamais spatiale. Effectivement, ce ne serait pas nécessairement la personne menaçante qui provoquerait la peur mais l'association entre personne menaçante et lieu désert par exemple. Ce serait d'ailleurs une des raisons pouvant expliquer la peur récurrente de la nuit.

« Des hommes paraissant vieux et sales, ivrognes ou drogués, en somme des hommes à l'allure inhabituelle, « bizarre », inquiètent quand ils sont associés à des lieux pas éclairés

ou déserts. Ils inquiètent parce qu'aucun secours n'est envisageable en cas d'appel à l'aide. Les parkings, bois, métros, wagons vides, et d'une façon générale les espaces qui ne sont pas familiers acquièrent très vite un caractère d'étrangeté et sont source de malaise, d'effroi. » (Coutras ; 2003 : 88)

Cette cartographie de la ville peut également être construite (Scraton et Watson 1998, 131) par les femmes ayant à l'esprit les chemins à prendre, les lieux à éviter pour ne pas se retrouver dans une situation risquée. Cette cartographie mentale prendrait sens particulièrement de nuit, les modes de transports et la présence de tiers accompagnants pouvant modifier le niveau de perception du risque et, par conséquent, permettre la réalisation de la mobilité (Scraton et Watson 1998, 132). Cependant, même si l'étude de ces « murs invisibles » est intéressante, il est également nécessaire de comprendre ce qui les engendre, notamment lorsque la peur n'est pas rationnelle et donc socialement construite, comme cela peut l'être pour la nuit ainsi que pour certains quartiers. Pour Massey, dès 1994, ces limitations apposées à la mobilité féminine, qu'elles soient physiques ou psychologiques ont été des moyens de domination.

« The limitation of women's mobility, in terms both of identity and space, has been in some cultural contexts a crucial means of subordination. » (Massey 1994, 179).

Pour Staszak, les « murs invisibles » seraient plutôt une réplique – au sein des rapports de genre – de la séparation de l'espace domestique et de l'espace public « Il est un mur porteur des rapports de genre : celui qui sépare l'espace domestique de l'espace public. » (Staszak 2017, 43), une différenciation amenant notamment les femmes à avoir un accès moindre à la voiture individuelle et une charge domestique plus lourde que les hommes, et ainsi à avoir une mobilité générale moindre que ces derniers (Tilley et Houston 2016, 350).

Chapitre 4

Égalité femme/homme dans l'aménagement des espaces publics

1. Un espace public fait par et pour les hommes

1.1. Des espaces publics pensés au masculin

La question du féminin et du masculin est de plus en plus prégnante en ce qui concerne la construction de la ville et l'aménagement du territoire. Effectivement, il apparaît que la ville est dominée par une organisation masculine, de la décision politique, jusqu'à la construction des infrastructures (Garcia-Ramon, Ortiz, et Prats 2004; Raibaud 2015; Tummers 2015). En effet, historiquement, la planification et l'architecture des villes est une affaire d'hommes. Cette construction masculine de l'espace public liée à une définition commune de l'espace public comme accessible à toutes et à tous produit des villes présentées et perçues comme des espaces neutres, non-genrés mais pourtant intrinsèquement masculines (Garcia-Ramon, Ortiz, et Prats 2004, 216). Bien que la planification soit un métier également investi par les hommes et les femmes, ce sont toujours les hommes qui se trouvent dans les positions stratégiques de développement métropolitain ou des infrastructures de transports par exemple (Sandercock et Forsyth 1992, 54). Dans son article « Stéréotypes de genre dans la pratique de l'urbanisme », Tummers (2015) nous indique que ce n'est que depuis peu que la femme est considérée comme un enjeu urbanistique. Cependant, un des problèmes relevés par l'auteure est que les femmes sont plus représentées comme un « groupe cible » parmi d'autres que comme un enjeu prioritaire. De plus, l'urbanisme prendrait uniquement en compte une partie de l'économie en ne satisfaisant que les besoins des personnes se rendant à un travail rémunéré, et non aux personnes qui effectuent un travail non rémunéré de *care* comme la prise en charge des plus jeunes et des plus âgés, c'est-à-dire essentiellement des femmes. Pour Tummers (2015), ce phénomène se traduit de manière institutionnelle dans la charte d'Athènes (1998, conseil européen des urbanistes) qui établit une séparation entre des « zones résidentielles » et des « zones industrielles » sans penser à une imbrication de ces deux zones. Ces deux zones nécessairement reliées par la voiture sont séparées de manière genrée, la maison comme espace privé féminin et le travail comme espace public masculin. Cette séparation a enclavé les femmes dans l'espace privé et développé une perception de la voiture comme un mode de transport masculin associé à la liberté (Xu 2020, 1). Le problème est que ce schéma ancien a été appliqué

à toute l'Europe d'après-guerre dans une société où les femmes étaient majoritairement dans l'espace privé à s'occuper des enfants, ce qui n'est plus le cas pour de nombreux foyers aujourd'hui. Pour Tummers (2015), le manque de résilience de la société face à la place de la femme est en partie dû au fait que, l'échelon décisionnel est principalement occupé par des hommes. Une des explications selon elle est donnée par Clara Greed (citée par Tummers 2015).

« Clara Greed montre que les femmes ne manquaient pas d'ambition mais qu'elles étaient freinées par les charges liées au fait d'avoir des enfants, en l'absence d'infrastructures spécifiques notamment, mais aussi par des cultures professionnelles masculines qui causent implicitement le départ massif de femmes de la profession, découragées par le manque de reconnaissance pour des compétences et des fonctionnalités censées être spécifiquement féminines. » (Tummers 2015, 72).

Selon Tummers (2015), les femmes se tourneraient ainsi plus facilement vers les postes impliquant les « méthodes et structures de participation », et les hommes vers les « secteurs d'innovation technique et celui des finances. ». Raibaud (2015) fait état d'un autre phénomène en ce qui concerne l'inégalité entre hommes et femmes au niveau des décisions urbanistiques et politiques. Les femmes, même en participant au débat public, se trouvent mises à l'écart car les problèmes qu'elles évoquent sont rabaissés au niveau de plaintes personnelles qui ne doivent donc pas être prises en compte dans l'aménagement public. Dans certains cas, même lorsque des femmes accèdent à des positions de décision, comme maire, majoritairement dans des petites communes, celles-ci peuvent se trouver constamment rapportées à leur genre, comme apportant une « touche féminine » à la mairie (Loyola-Hernández 2018, 16). Selon Forsberg et Stenbacka (2018, 275), le rapport de la Commission Européenne sur « *Mainstreaming Equal Opportunity for Women and Men in Structural Fund Programmes and Projects* » (2000) acte du fait que les hommes et les femmes ne sont pas égaux dans leurs besoins, rôles et intérêts mais ne sont pour autant pas représentés également dans les instances de décision de la sphère publique, ceci posant alors un problème pour la bonne réalisation de ces rôles et besoins différents. Cette présence majoritaire d'hommes dans les organes décisionnels de la ville conduit, d'après Raibaud (2015), à créer des inégalités dans les espaces publics que ce soit concernant les grands équipements ou pour des éléments plus symboliques comme le nom des rues, rendant en France pour 94 %³³ hommage à des hommes (Raibaud 2015, 10).

« La ville des grands hommes n'est pas seulement une ville du passé, elle se construit sous nos yeux sous la forme de grands stades, consacrés au football ou au rugby et destinés quasi exclusivement à un public d'hommes (cherchez dans la ville un équipement spécifique où 60 000 femmes s'adonnent à leur loisir favori !) » (Raibaud 2015, 15)

Pour Raibaud (2015), la masculinité hégémonique est une des causes de l'orientation des femmes vers certains espaces pour leur temps libre, notamment des espaces clos ou ouverts procurant des éléments sécurisants.

³³ Il s'agit de 94% des rues, places, équipements etc. qui évoquent une personne.

« La manière dont les femmes plébiscitent certains espaces plus que d'autres indiquent cependant que la lutte des places entre hommes et femmes continue dans un contexte de domination masculine. Ainsi peut-on interpréter les choix féminins des espaces de temps libre en fonction de leur plus ou moins grande crainte des hommes dominants : préférence pour les espaces clos spécialisés (salles, maisons, commerces) ou pour les espaces ouverts offrant une grande visibilité, garante de sécurité (Coutras, 1996 ; Denèfle, 2008 ; Di Mèo, 2011). » (Raibaud 2015, 43)

Cependant, pour Raibaud cela tient également de la reproduction sociale. Effectivement, celui-ci donne l'exemple des skates parks qu'il a pu étudier. Des mères y étaient présentes avec leurs enfants mais il s'agissait uniquement ou presque de jeunes garçons. Bien que la sphère de l'aménagement ait des efforts à faire en ce qui concerne l'inclusion des femmes, ce n'est pas uniquement par ce biais que l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'espace public pourra être atteinte. Parallèlement, pour Fenster (2005) la problématique de l'inclusion des femmes dans l'espace et la sphère publique rejoint celle plus large de « droit à la ville genrée »³⁴. Pour Fenster (2005) de même que pour Beebejaun (2017), la question de la diversité – de genre, d'ethnicité et de classes – est selon elles mise de côté dans la conceptualisation du droit à la ville de Lefebvre selon lequel, le droit à la ville serait gagné par le fait de vivre à la ville. Deux droits principaux émergent du concept de droit à la ville et peuvent être compris sous l'angle du genre. Tout d'abord, le droit à l'appropriation, à l'utilisation des espaces publics de manière complète et libérée. Ensuite, le droit à la participation dans les organes institutionnels de la ville, c'est-à-dire le droit des habitants à décider de la planification et de la production urbaine (Purcell 2003 cité par Fenster 2005, 2018-19). Ces deux droits principaux peuvent ainsi être perçus sous l'angle du genre, le premier considérant la notion de confort (A. Johnson 2017) introduite précédemment selon laquelle une femme, de manière plus ou moins intense selon son statut socio-culturel, se déplace en ville de manière moins détendue, plus alerte qu'un homme, faisant attention aux espaces traversés, aux horaires, à son habillement, à sa tenue. Deuxièmement le droit à la participation rejoint le développement cité précédent, mettant en avant le fait que les femmes se trouvent exclues des organes décisionnels ou du moins leurs préoccupations sont reléguées au second plan (Raibaud 2015; Tummers 2015). Ainsi, pour pouvoir intégrer le droit à la ville genrée et créer des villes ouvertes aux femmes de la même manière qu'aux hommes, un effort dans la recherche reste encore à produire (Mashhadi Moghadam et Rafieian 2019, 12) et ce travail de thèse a pour but d'y participer.

« Fear of use of public spaces, especially in the street, public transportation and urban parks is what prevents women from fulfilling their right to the city. (...) Fear and safety can be seen as a social as well as a spatial issue connected in many cases to the design of urban spaces [...] » (Fenster 2005, 224)

L'exemple des transports en commun et de la décision d'instaurer des rames réservées aux femmes dans ceux-ci est un débat à analyser dans le cadre de la planification urbaine pour

³⁴ Traduction personnelle.

une meilleure égalité femme/homme dans l'espace public ou du moins pour un accès dans de meilleures conditions à l'espace public pour les femmes. Dans l'exemple qui suit de la mise en place d'une rame de métro genrée à Mexico, deux points de vue se détachent face à ce choix d'aménagement.

« Reste qu'une institution comme le métro, qui institutionnalise dans son fonctionnement une séparation des sexes, entérine le fait d'une différence, voire de la reconnaissance de comportements répréhensibles, auxquelles il lui appartient de remédier ; on est amené à s'interroger sur les processus de décisions qui ont pu conduire à une telle mesure, et sur la conception du public qu'elle reflète. Est-ce que la *dosification* [séparation femme homme] ne revient pas à déclarer l'utilisateur irresponsable, incapable de se comporter avec civilité et rationnellement ? » (Hancock dans Membrado et Rieu 2000, 47)

Le premier point de vue questionne donc cet aménagement car il reconnaît la femme comme naturellement vulnérable et l'homme comme un être incapable de civilité. Il s'agit d'une banalisation du harcèlement dans les transports publics comme s'il s'agissait d'une fatalité, quelque chose dont les femmes devraient se protéger elles-mêmes en s'isolant entre elles. Cependant, pour d'autres auteures, l'implantation de wagons réservés aux femmes pourrait au contraire être une source d'émancipation (Tillous dans Faure, Hernández González, et Luxembourg 2017). Le second point de vue consiste ainsi à dire que, l'espace public étant de toute façon aménagé par et pour des hommes il est nécessaire de le repenser, ce qui ne le rendra pas égalitaire pour autant (Tillous dans Faure, Hernández González, et Luxembourg 2017).

Le contexte politique, social, économique et culturel du pays étudié est particulièrement important lorsque l'on aborde l'égalité femme/homme dans les espaces publics. Sans même aborder les différences intercontinentales, on constate une diversité notable au sein même du contexte européen. Koskela (1997, 302) nous donne notamment l'exemple du contexte scandinave avec la Finlande. En effet, dès 1993 un pourcentage non négligeable de femmes étaient présentes au gouvernement (35% du parlement, 39% des ministres) et près de la moitié de la force de travail était féminine. Koskela (1997,302) fait alors le lien entre cette présence politique et la présence de femmes, même tard le soir dans les rues, les restaurants, les espaces de loisirs. En effet, selon l'auteure, les femmes étant moins reliées à l'espace privé, celles-ci se trouvent moins exclues des espaces et de la sphère publique. Ainsi, la peur des femmes de pratiquer les espaces publics peut être considérée comme une manière de tester le degré d'égalité femme/homme dans une ville, voire dans un pays.

« If women's fear of male violence is regarded as a reflection of gendered power structures, it follows that in societies with a relatively high degree of gender equality women should feel confident in using public space and in having an influence on the development of their environment. Thus, spatial relations, including restricted access to public space and limited mobility because of fear of violence, can be seen as a test for equality— a parameter of empowerment. » (Koskela 1997, 302)

Pourtant, bien que les espaces publics soient généralement faits « par et pour les hommes » (Raibaud 2015), Garcia-Ramon, Ortiz, et Prats (2004, 216) mettent en avant le fait que de nombreuses études en aménagement indiquent que ce sont les femmes bien plus que les hommes qui portent attention et qui sont influencées dans leurs mouvements par le design des espaces publics dans leur vie quotidienne, celles-ci passant plus de temps à l'extérieur que les hommes – mobilité plus souvent piétonne, prise en charge des enfants dans leurs activités. Il est donc particulièrement important de penser la ville et ses espaces publics comme des lieux inclusifs, de la planification à la pratique.

1.2. *Construire l'espace public par et pour les femmes comme outil d'inclusivité*

Les espaces publics devraient ainsi avant tout être des espaces prenant en compte l'ensemble de la population, de la concertation à la construction, en passant par la planification. Les femmes, et notamment les femmes seules ayant un long temps de trajet domicile travail seraient bien plus nombreuses dans les grandes villes, justifiant que l'aménagement de celles-ci devrait leur porter une attention spéciale (Mashhadi Moghadam et Rafieian 2019, 4). Les espaces urbains sont ainsi considérés de manière générale comme des lieux neutres du point de vue du genre (« *gender-neutral* » Cornwall 2003 cité par Mashhadi Moghadam et Rafieian 2019, 4), c'est à dire que les hommes et les femmes devraient avoir accès aux mêmes services dans les mêmes conditions. Seulement, les différences de pratiques des espaces publics liées au genre ne sont généralement pas prises en compte dans cette équation, ayant pour résultat des espaces urbains perçus comme moins sûrs et confortables pour les femmes. Des exemples d'aménagement ayant un impact direct sur les femmes peuvent être : les fréquences des bus plus adaptées à des rythmes de travail à temps plein ou encore le manque d'éclairage urbain renforçant le sentiment d'insécurité, plus fort chez les femmes. Afin de comprendre le fonctionnement de ces problèmes de genre dans le cadre de l'aménagement urbain, l'intégration de femmes dans le développement des infrastructures semble incontournable (Mashhadi Moghadam et Rafieian 2019, 4). Pour accomplir cela, Sandercock et Forsyth (1992, 54) mettent en avant le besoin de construire des politiques de genre pour l'aménagement au travers de la théorisation des différents succès et échecs internationaux de prise en compte du genre par des groupes de femmes dans l'aménagement des espaces urbains.

Sur une ligne similaire, Wagner et Peters (2014, 415) discutent la notion de « viscosité ³⁵ » dans le cadre de la prise en compte du genre dans les espaces publics. Un espace public inclusif et « sûr » serait avant tout un lieu où chacun se sentirait confortable, assez pour voir l'espace public comme une extension de son espace privé, tant est que celui-ci soit considéré comme sûr et agréable, tout en conservant bien entendu les codes liés à la vie en communauté. L'intérêt de la notion de viscosité est d'indiquer qu'afin de construire des espaces publics inclusifs, il est nécessaire de prendre en compte que les sentiments de confort et de

³⁵ Traduction personnelle.

sécurité sont mouvants. Ils se transforment non seulement en fonction des populations en présence et de l'aménagement des espaces mais également en fonction de la façon dont l'espace public est pratiqué – seule ou accompagnée – (Wagner et Peters 2014) ou encore des horaires.

« Using 'viscosity' as a framework, we attempt to reimagine what might be called 'constraints' as emergent assemblages with material and expressive aspects that create constantly shifting and reforming zones of safety, which take different forms in different environments. Taking into account this fluidity gives us a distinctly spatial impression of how public leisure spaces are mapped for these women through their preferences, comforts, co-present friends and lurking enemies who are part of leisure practices. » (Wagner et Peters 2014, 416)

Pour Beebejaun (2017, 331), prendre en compte ce que Wagner et Peters (2014) désignent comme « viscosité » implique d'analyser, de réfléchir l'aménagement non pas par un système de grands projets mais en considérant les lieux du quotidien – passages souterrains, trottoirs, toilettes publiques, arrêts de bus – souvent mis de côté malgré leur rôle important pour une pratique confortable des espaces publics. Cela rejoint l'analyse menée dans cette thèse où une attention toute particulière est portée aux lieux du quotidien, que ce soit lors des entretiens, pour comprendre leur rôle dans un vécu personnel, ou bien lors d'observations pour percevoir leur rôle dans le système des pratiques genrées des espaces publics urbains. Cependant, afin d'accomplir ce focus sur les lieux du quotidien et de prendre en compte le genre dans l'aménagement des espaces publics, il y a un besoin de documents, de régulations plus précises sur la question. Pour Forsberg et Stenbacka (2018, 276), il serait nécessaire de développer des outils spécifiques, basés sur des analyses régionales, locales afin d'éviter l'abstraction des documents pour le « *gender mainstreaming* », présentant des préconisations trop génériques et hors-sol.

« When discussing strategies of gender equality, gender mainstreaming is always put forward as the sustainable strategy, the argument being that in order to really make a change we need to mainstream gender (equality) into all policies and practices. » (Sandberg et Rönnblom 2016, 1759)

Sandberg et Rönnblom (2016) abordent le concept de « *gender mainstreaming* » comme un processus de révision des concepts clés de l'aménagement, à la lumière du genre, sans pour autant remettre en cause le cadre général dans lequel il s'intègre. Il y aurait donc un besoin de guidance, de développement des concepts introduits par le « *gender mainstreaming* » mais au niveau régional, voire local.

« Here, gender mainstreaming is conceptualized as a process of revision of key concepts to get a better understanding of a world that is gendered (Walby 2005). On the other hand, gender mainstreaming tends not to challenge the prevailing order due to its inherent focus on inclusion (Alnebratt and Rönnblom 2016). To include a perspective or a dimension means to accept the order within which it is to be included. » (Sandberg et Rönnblom 2016, 1759)

En effet, il est toujours primordial de prendre en compte les spécificités locales (Beebejaun 2017; Forsberg et Stenbacka 2018). C'est précisément afin de prendre en compte les diversités locales et culturelles dans l'aménagement genré des espaces publics que cette thèse se base sur trois villes, avec une structure urbaine différente, dans deux pays. Afin de rendre cette analyse plus complète dans le contexte européen, il aurait été intéressant de prendre en compte *a minima* une ou deux autres villes, en Espagne ou en Allemagne par exemple. Un exemple d'inclusion réussie du genre dans l'aménagement urbain à échelle locale peut être celui de la municipalité d'Umeå, Suède, qui a mis en place un certain nombre de projets pour l'égalité femme/homme comme l'intégration de la question de la peur des femmes dans l'espace public au niveau de l'aménagement, la présentation de déclarations symboliques ou encore la combinaison d'espaces d'égalité et d'inégalité dans les discussions et le savoir stratégique (Sandberg et Rönnblom 2016, 1759). Pour autant, il faut maintenant porter notre attention vers la nécessité d'aller plus loin qu'une perspective genrée de l'aménagement urbain, en se tournant vers une vision inclusive de la ville à différents niveaux.

« Important to notice is that the understandings of gender produced in these imaginaries reproduces gender as 'only' being about men and women, and also especially about women. Dimensions of class, race and sexuality are not articulated, opening up for the risk of gender-equality reproducing prevailing systems of privilege related to these dimensions of societal power relations. Politicizing gender in a multi-dimensional manner thus seems even more as a challenge. » (Sandberg et Rönnblom 2016, 1760)

En effet, dans la perspective intersectionnelle qu'est celle de cette thèse, il paraît primordial de rappeler qu'une planification, une concertation et un aménagement genré, sera réellement inclusif si et seulement si les différentes classes sociales, ethnies ainsi que les différentes orientations sexuelles des personnes pratiquant l'espace considéré voient leur besoins et opinions prises en compte. Cependant, il faut garder à l'esprit que la réussite d'un aménagement et d'une concertation inclusive, bien qu'allant dans le sens d'un espace public plus égalitaire et inclusif ne signifie pas le renversement d'un système de domination plus global. Pour autant, si les femmes et les hommes de manière générique ont une pratique différenciée des espaces publics, alors il paraît évident qu'une femme de la classe moyenne et une femme de la classe populaire, ou bien une femme noire et une femme blanche n'auront pas les mêmes besoins, les mêmes pratiques ni le même ressenti de confort dans les espaces publics (Applefors 2016; Sandercock et Forsyth 1992).

« How do different groups of women use and experience cities? Do public spaces hold the same intimidation for middle-class and poor women, for African-Americans, mothers, Chicanas, Jewish women, or lesbians? How are experiences of lone parenting different for women from different communities? Taking account of the systematic differences among women, as well as the systematic differences among women and the men in their various communities, is an important task for gender-conscious planning. » (Sandercock et Forsyth 1992, 55)

Pour autant, il ne s'agit pas de nier que, de manière générale, les femmes ont des besoins différents des hommes dans l'espace public et qu'il est important de les considérer lors de la construction de ceux-ci. La charge des enfants ou le plus grand pourcentage de temps partiel chez les femmes les amènent à utiliser l'espace public de manière plus intensive que les hommes. L'exemple des jeunes mères et de l'allaitement en public est particulièrement intéressant car l'allaitement est considéré comme une pratique privée, car dévoilant le corps, la maternité. Ainsi, pratiquer l'allaitement dans les espaces publics revient à faire intervenir la sphère privée dans l'espace public, nécessitant un niveau de confort minimum et idéalement un confort comparable à celui de la sphère privée, l'aménagement de l'espace jouant dans ce cadre un rôle clé (Mathews 2018).

« Thinking through the relationship between breastfeeding and public spaces must include not only how this embodied practice reconfigures notions of public/private, and normative understandings of motherhood, sexuality, gender and the body (and bodily fluids), but it must also position the built environment as a critical actant within these encounters. It is for this reason, that the built environment needs to be designed more by women, or at the very least with the movements of their lived experiences in mind (Ahrentzen, 2003). » (Mathews 2018, 13)

Selon Stav (2019), le confort ne serait pas un élément clé dans cette pratique mais plutôt, le support de pairs, un sentiment de protection nous renvoyant ici à l'aménagement du lieu et des signes visuels et culturels d'approbation. Pour autant, il semble que ce sont tous ces éléments qui peuvent mener au confort, ou du moins à un inconfort minimal de cette pratique concernant un grand nombre d'habitantes des villes à une ou plusieurs reprises au cours de leur vie. Stav (2019) poursuit en indiquant que malgré les diverses stratégies adoptées par les femmes de son étude se déroulant en Hollande, aucune des femmes interrogées n'a indiqué apprécier l'expérience de l'allaitement dans les espaces publics. Ce sont typiquement ce type d'informations, pour le développement du confort d'un groupe ciblé mais large de personnes, qu'il est important de prendre en compte dans l'aménagement des espaces publics afin de produire des lieux inclusifs, pensés en considérant le genre à l'intersection d'autres facteurs. C'est par la multiplication des usager·e·s de différents âges, classes sociales, ethnicités, dans les espaces publics que chacun·e et notamment les femmes, pourront se sentir à l'aise de manières comparable dans les espaces publics et qu'il sera possible de parler d'espaces publics inclusifs.

Un exemple réussi de réaménagement dans une perspective inclusive est celui de « *Via Julia* », une rue d'un quartier défavorisé de Barcelone, en Espagne. Selon (Garcia-Ramon, Ortiz, et Prats 2004, 221-22) le succès du réaménagement pour les habitants de ce quartier tient à la volonté de mélanger les groupes d'âges, les groupes ethniques et sociaux, ainsi que les usages plutôt que de les séparer, permettant ainsi de créer de l'interaction sociale entre ces groupes et de réduire l'exclusion sociale. Pourtant, dans certains cas malgré une tentative de réaménagement, l'appréhension envers un lieu peu subsister, rendant la perception négative

difficile à enrayer, même si ce lieu apparaît sûr dans les faits. Dans ces cas, en parallèle avec des plans de réaménagement si besoin, la mise en place de groupes de marches, de visites dans le quartier peut-être une solution pour familiariser certain·e·s habitant·e·s. Un espace pratiqué régulièrement deviendra familier, fera partie de l'espace vécu et sera donc moins menaçant.

« However, actions taken to modify environmental factors should be accompanied by long-term educational programmes with the aim of supporting recurrent use of [green environments] GE to stimulate the sense of belonging, and overcoming the socio-cultural barriers that inhibit women's access to GE. » (Gargiulo et al. 2020, 12)

Dans cette même étude, portant plus spécifiquement sur les espaces verts, Gargiulo et al. (2020) indiquent que des femmes ayant un usage récurrent de ces espaces se sentaient à l'aise dans des lieux considérés comme modérément insécurisants, là où des femmes ne pratiquant pas ou peu le lieu auraient une appréhension, un inconfort. Le facteur de l'habitude est donc à prendre en compte. Il est important d'accompagner les femmes qui le souhaitent, en groupe, vers l'appropriation de leurs espaces pour qu'elles les perçoivent comme plus sécurisants et puissent faire évoluer l'apparence de la carte produite. Plus les femmes seront présentes dans l'espace public, moins celles-ci ressentiront de l'insécurité et plus l'espace sera perçu par leur pairs, comme sécurisant.

« (...) the success or failure of urban planning in creating or remodeling public space should be assessed by measuring both the number of male and female users and the diversity of the profiles of the people who use it, as well as the variety of activities and interrelations taking place there. If public spaces achieve satisfactory results in both respects, they can make a significant contribution to enhancing social interaction and reduce exclusion rooted on social class, ethnicity, age or gender. » (Garcia-Ramon, Ortiz, et Prats 2004, 216)

Garcia-Ramon, Ortiz, et Prats (2004) donnent ainsi des clés d'évaluation d'un aménagement d'espaces publics en recommandant une technique utilisée lors de cette thèse, celle du comptage des femmes et des hommes, ainsi que de l'évaluation de leurs profils et des activités mises en place dans le lieu ciblé. En lien avec ces comptages, Whyte (1980, cité par Mashhadi Moghadam et Rafieian 2019, 1) considère qu'un aménagement est réussi si l'espace public est fréquenté par un ratio plus important de femmes que d'hommes. Cette évaluation paraît contre-intuitive. En effet, pour obtenir l'égalité femme/homme on pourrait attendre une égalité de femmes et d'hommes dans le ratio de comptage. Néanmoins, cette théorie paraît cohérente au regard d'autres facteurs comme le fait qu'un plus grand nombre de femmes se déplacent à pied, qu'elles ont plus souvent la charge des enfants, moins souvent un travail à temps plein par exemple. De plus, il s'agit ici d'obtenir une inclusivité des espaces publics, des lieux où chacun·e pourrait se déplacer de manière confortable et libre, et non pas une égalité numérique parfaite.

2. Aménager un espace public genré pour plus d'égalité

Comme évoqué précédemment, aménager un espace public de manière genrée ou mieux, de manière inclusive peut paraître paradoxal. En effet, pour obtenir plus d'égalité il s'agit de mettre en avant le ressenti d'une partie de la population, ici les femmes. Pour autant, comme démontré plus tôt, il ne s'agit finalement que de réaliser que l'espace public tel qu'il est construit aujourd'hui, est déjà inégalitaire et genré. Il est donc maintenant question dans un premier temps de prendre en compte le ressenti d'une partie de la population qui avait été mise de côté, et de faire état des moyens permettant d'y parvenir pour ensuite passer à une phase d'action, ou plutôt d'expérimentation.

2.1. Identifier pour mieux aménager

Malgré la popularité grandissante et l'intérêt porté, notamment par les métropoles des pays du Nord envers la création de lieux plus agréables pour les femmes, il reste encore beaucoup à faire concernant l'aménagement inclusif. Effectivement, des grandes lignes d'aménagements adaptables aux spécificités de chaque ville et quartiers restent manquantes même si le besoin de repenser les espaces publics à l'aune du genre relève d'un appel général. Certaines villes se démarquent tout de même comme Vienne (Autriche), le pays basque espagnol, Montréal (Canada) ou encore Umeå (Suède) (Umaña-Barrios et Gil 2017b; Forsberg et Stenbacka 2018).

Ainsi, pour créer ces grandes lignes d'aménagement, il s'agit avant tout de comprendre les caractéristiques des zones posant un problème, concrètement ou par les perceptions, de façon objective ou subjective. Effectivement, nous rappelons ici qu'une perception négative d'un lieu, bien que celui-ci ne concentre pas d'agressions est à prendre en compte avec autant, voire plus de sérieux du point de vue de l'aménagement. Pourquoi cette mise en avant de la perception ? Pour deux raisons principales. Tout d'abord, une perception est généralement portée et partagée par un groupe de personnes avec des éléments redondants. Ensuite, s'il est uniquement question d'une perception et non pas de faits réels alors un réaménagement prenant en compte le ressenti des habitant·e·s sera la solution la plus évidente. Il est donc important d'identifier des grandes lignes d'aménagement applicables dans un grand nombre de situations pour pouvoir guider les aménageurs. Pour autant, il ne s'agit pas de suivre ces éléments tête baissée, comme indiqué précédemment, il est primordial de prendre en compte la composition sociale de la ville, du quartier dans lequel s'inscrit l'espace à aménager ainsi que d'impliquer les citoyen·nes pour adapter au mieux des éléments du « *gender mainstreaming* » à une situation plus spécifique.

Plusieurs auteur·e·s identifient des types de lieux pouvant poser un problème. Stark et Meschik (2018, 318-19) donnent l'exemple des espaces mal éclairés (en quantité ou qualité de lumière), des lieux déserts comme les chemins forestiers, des quartiers festifs, des parcs, parkings ou encore des alentours de gares. Gilow et Lannoy (2017) vont plus loin en ne donnant

pas uniquement des types d'espaces publics mais plutôt, ce qui fait plus sens, des formes urbaines, des configurations qui produiraient plus fréquemment chez les femmes de l'inconfort ainsi qu'un sentiment d'insécurité lié notamment à la projection de l'imaginaire ou à l'expérience faite de la composition sociale de ces espaces. Pour cet article les auteures se basent sur les récits de femmes expliquant leurs craintes urbaines. Je fais ici le choix de m'attarder sur leur article en résumant les quatre types de configuration urbaine posant problème du point de vue d'un aménagement inclusif selon Gilow et Lannoy (2017): le couloir, le labyrinthe, la ruelle et le désert.

- **Le couloir** : La configuration en couloir serait celle d'un espace long et étroit, provoquant un sentiment d'isolement, notamment par le manque de visibilité et un sentiment d'insécurité provoqué par l'isolement, l'impossibilité de fuite ou d'accès à des présences sécurisantes. (Gilow et Lannoy 2017, 41-42)
- **Le labyrinthe** : Contrairement au couloir, le labyrinthe n'est pas un lieu rectiligne. Pour autant, il présente une similarité dans la gêne par l'absence de visibilité. Le labyrinthe serait un lieu avec des recoins permettant aux potentiels agresseurs de surgir et de provoquer un effet de surprise. Par ailleurs, le labyrinthe est un lieu fermé, entouré de murs, empêchant la visibilité extérieure. Un exemple invoqué régulièrement auprès des auteures est celui du parking couvert, un espace rendant l'orientation et l'identification d'un tiers complexe par les piliers, les voitures et les galeries, mais également les stations de métro. Néanmoins, une configuration en labyrinthe n'est pas nécessairement souterraine. (Gilow et Lannoy 2017, 42-43).
- **La ruelle** : la configuration en ruelle se rapproche de celle en couloir par son étroitesse opposable aux avenues. Ces lieux sont perçus comme propice au crime (notamment relayé par la culture cinématographique ou les médias) car n'offrant pas ou peu d'échappatoire et imposent la proximité, devenant problématique au contact de personnes perçues comme insécurisantes. Selon les auteures, il y a un sentiment d'abandon dans l'espace public pour les piétonnes, créé par la configuration en ruelle. D'autres lieux comme les garages ou les façades aveugles seraient ressentis comme désagréables car provoquant ce même sentiment d'abandon. Pour autant, celles-ci précisent que les ruelles peuvent être ouvertes sur des accès à des maisons particulières, expliquant le fait que cette configuration ne soit pas anxiogène dans tous les cas (Gilow et Lannoy 2017, 43-44).
- **Le « désert »** : La configuration en « désert » est caractérisée par une grande étendue et une ouverture (parcs, quartiers résidentiels, zones industrielles etc.). Cette grande ouverture est jugée comme anxiogène car un agresseur pourrait apparaître par de multiples points d'entrées. (Gilow et Lannoy 2017, 44-45)

Cette typologie est à mon sens cohérente, même si je poserais une limite à la configuration du « désert ». En effet, elle est selon moi incomplète dans le sens où un lieu grand et ouvert pourra être plébiscité tout comme pointé du doigt et il ne s'agit pas à mon sens de mettre dans la même catégorie tous les parcs et quartiers résidentiels, certains d'entre eux pouvant apparaître comme rassurants. Par ailleurs, un facteur de taille a été mis de côté dans cette typologie, il s'agit de celui de l'horaire. En effet un parc par exemple pourra être plébiscité de jour mais considéré comme une configuration en « désert » de nuit. La question de l'éclairage intervient alors. Cependant, il ne s'agit pas d'éclairer n'importe comment, n'importe où pour transformer un lieu anxigène en lieu rassurant. Markvica, Richter, et Lenz (2019) abordent cette question en testant différents types d'éclairages pour arriver à la conclusion que les éclairages LED auraient un meilleur effet sur la perception des citoyen·ne·s en termes de confort, de sécurité et de déplacement (Markvica, Richter, et Lenz 2019, 43). Pour autant, l'éclairage à outrance n'est pas toujours la solution et il faut garder à l'esprit que pour construire une ville inclusive et durable il ne faut pas uniquement considérer l'égalité femme/homme mais également d'autres objectifs de développement durable, notamment écologiques. En effet, implanter systématiquement des éclairages publics sans réflexion préalable n'est pas nécessairement judicieux. Tout d'abord, il faut comprendre que la ville est un écosystème et que des corridors écologiques doivent être préservés pour les animaux, dans certains parcs ou espaces verts par exemple. Ensuite il s'agit de se demander si le lieu en question demande réellement des éclairages. Est-il sur un chemin menant à une zone résidentielle ? Permet-t-il l'accès à un arrêt de transport public ? Y-a-t-il une mauvaise perception de ce lieu ? Si oui, cette perception est-elle appuyée par des faits (agressions, harcèlement) ? Si non, et que ce lieu constitue un corridor écologique, d'autres solutions existent comme des éclairages à détecteur de mouvement adaptés aux humains (et ne se déclenchant pas pour les animaux) ou encore l'organisation de marches féminines de nuit pour s'approprier l'espace. En effet, la connaissance d'un lieu, la pratique, notamment d'un espace vert constitue une clé dans la modification d'une perception négative vers une perception plus neutre, voire agréable (Gargiulo et al. 2020).

Les espaces verts et les parcs en particulier font l'objet de nombreuses recherches concernant le rapport entre perception de sécurité et sécurité réelle des femmes (Gargiulo et al. 2020; Fenster 2005). Les femmes seraient particulièrement sous-représentées dans les espaces verts en milieu urbain par peur d'une agression potentielle, constatant un manque de sécurité dans ces espaces. Cette perception retranscrite par Gargiulo et al. (2020) rejoint les raisons citées par Gilow et Lannoy (2017), comme le manque de visibilité, une organisation de l'espace ne facilitant pas l'orientation et la sensation d'abandon, de ne pas avoir la possibilité d'un accès rapide à de l'aide si besoin. Fenster (2005, 224) va plus loin en évoquant le fait que certaines femmes perçoivent les parcs urbains comme des lieux conquis par les hommes. Pour l'auteure, certains espaces sont conçus de telle façon qu'ils deviennent des « pièges » pour les femmes

car, lors de la conception de ceux-ci, la question du genre n'a pas été prise en compte, créant ainsi des lieux peu ou pas usités.

Selon Bagheri (2014b, 1296), dans son étude concernant la ville de Téhéran, il ne s'agit pas uniquement d'une question d'aménagement mais également d'une question de modernité. Elle pose l'hypothèse, s'appuyant sur Grosz (2001, 48 cité par Bagheri 2014b, 1296), que dans des espaces urbains plus modernes, en opposition avec des espaces traditionnels, les femmes se sentiraient plus à l'aise, plus libres et plus en égalité avec les hommes. L'auteure remet par la suite en question cette hypothèse, celle-ci n'ayant pas été confirmée par les entretiens, mettant en avant la composition sociale et des normes appliquées dans l'espace discuté comme facteur de liberté plutôt que la configuration spatiale. Dans de nombreux cas, les premières réponses venant à l'esprit des femmes interrogées ne prennent pas ou peu en compte l'aménagement de l'espace comme un facteur pouvant influencer leur liberté ou leur égalité vis-à-vis des hommes. Pour autant, il me semble qu'il ne faut pas écarter ce facteur, d'autant plus qu'il est intégré dans le décor, dans l'habitus de chacune, dans leur espace vécu (Frémont 1999) ainsi que dans le fantasme de neutralité de l'espace public. Afin d'aller plus loin dans la compréhension de l'importance de la configuration urbaine dans le vécu des femmes, il est nécessaire de diversifier les méthodes d'analyses, notamment par l'usage de la cartographie et des SIG (Système d'Information Géographique).

2.2. Les SIG, un outil d'aménagement inclusif et de réflexion féministe sous-exploité

Il existe peu d'études utilisant les SIG dans le cadre d'une réflexion sur le genre, et encore moins ayant un focus sur le rapport entre genre et sécurité dans les espaces publics (Gargiulo et al. 2020). Par des entretiens concernant une zone verte³⁶ au sein de la zone Métropolitaine de Barcelone, Gargiulo et al. (2020) ont innové dans ce secteur par la création d'un index reliant à la fois les éléments physiques comme le bâti ou le mobilier urbain avec les éléments sociaux pour les réduire à quatre facteurs d'influence : visibilité, densité de végétation, éclairage et usage du sol, créant ainsi par le biais d'un SIG, une carte de sécurité de la zone en question. Ce projet va plus loin qu'un constat général, en confrontant cette carte aux perceptions individuelles des femmes interrogées afin de comprendre les facteurs influençant la perception du risque comme le statut – économique, social, culturel – et la fréquence de pratique de ces espaces.

« Second, a quantitative spatial analysis was conducted. This consisted in weighting the spatial indicators according to their capacity to convey safety and further combining them into a composite safety index that measured women's general perception of safety. Finally, a safety map was created, combining safety index values with individual perceptions. » (Gargiulo et al. 2020, 3)

Cette confrontation aux vécus individuels est primordiale dans une perspective d'aménagement car elle permet de comprendre que l'aménagement en lui-même ne fait pas

³⁶ Zone verte ou « *green environment* », traduction personnelle.

tout, il est tout aussi important d'accompagner les habitantes qui en ressentent le besoin vers une appropriation des espaces et d'intégrer le facteur social et la mixité des usages pour faciliter les appropriations individuelles.

Les possibilités d'intégration des SIG dans les études de genre en géographie restent ainsi grandes ouvertes, avec des études qui pour l'instant n'intègrent que des espaces ciblés et ne proposent pas une comparaison des types d'espaces. Par ailleurs, pour le moment, l'approche qualitative des SIG prédomine concernant le champ du vécu des femmes dans les espaces publics. En effet, l'étude de Gargiulo et al. (2020) résumée précédemment propose une étude qualitative portant uniquement sur les espaces verts – et d'un espace vert en particulier. De même Bagheri (2014b) se concentre, pour une étude à Téhéran, sur deux espaces publics, avec une approche qualitative non systématique, se préoccupant uniquement du vécu personnel des femmes interrogées. Cette approche qualitative individuelle met en avant selon Bagheri (2014b) les faiblesses technologiques actuelles de l'approche par SIG.

« However, I encountered two major limitations during the course of my fieldwork: data exclusion and data scale incompatibility. I argued that there remain inevitable disadvantages in using QGIS, or any forms of GIS application. First is the potential data exclusion in transforming rich, complex ethnographic data to GIS summaries, codes, and symbols. Second, scale incompatibility among multiple layers of data in GIS can be misleading, particularly overlapping quantitative data aggregated at official urban divisions (e.g., districts or neighborhoods) with ethnographic data collected at the individual level. » (Bagheri 2014a, 174)

Pour l'auteure, les problèmes d'échelle et de simplifications inhérents aux SIG représentent un vrai frein à l'utilisation de cet outil dans le cadre d'une étude ethnographique. Je ne suis personnellement pas tout à fait en accord avec cette auteure. Bien entendu, il existe des freins à l'utilisation des SIG dans ce cadre mais, comme indiqué précédemment, ces freins comme la simplification ou l'échelle sont inhérents à l'outil et doivent être pris en compte en amont, dans la réflexion du projet à effectuer. Le développement du projet doit ainsi prendre en compte l'outil et d'autres méthodes qualitatives centrées sur l'individu peuvent intervenir pour illustrer et appuyer les résultats obtenus par le biais du SIG.

Le SIG, très peu utilisé en géographie du genre ou en aménagement inclusif, est également sous-exploité dans le cadre théorique de la géographie féministe. Pourtant, le SIG offre la possibilité de visualisation à différentes échelles – la rue, le quartier, la ville, la région etc. – de la vie quotidienne des femmes (McLafferty 2002, 266), permettant ainsi de mettre en évidence les inégalités femme/homme, usant des méthodes qualitatives, quantitatives ou mixtes.

« GIS can enrich feminist geography and feminist activism by creating new kinds of knowledge, by describing the socio-spatial contexts of women's lives, and by serving as a vehicle for women's empowerment. Feminist geography can enrich GIS by advocating the incorporation of qualitative information to give meaning to spatial data; by drawing

attention to the social construction and contexts of GIS; and by highlighting the gendered geometries of power that shape particular GIS applications and establish the bounds of GIS.
» (McLafferty 2002, 268)

Au-delà de la question de l'aménagement, une manière alternative de relier géographie féministe et SIG peut être par l'intermédiaire de cartes participatives. De manière générale, les cartes participatives, partagées sur le web, permettraient une ouverture plus facile des participant·e·s à une étude. D'une part, par le caractère anonyme qui permet de mettre de côté la peur de la discrimination (Ferreira et Salvador 2015, 967), et d'autre part, par la nature didactique de l'outil cartographique et l'accès direct aux réponses de l'étude. La lutte contre les discriminations est notamment l'objet du projet « *Creating Landscapes* » mis en place par Ferreira et Salvador (2015) concernant les femmes lesbiennes et bisexuelles au Portugal. Il ne s'agit donc pas ici d'aménagement mais de reconnaissance, d'identification des lieux sûrs ou posant problème, soit l'identification par la carte, ce qui, comme nous l'avons exposé dans la sous-partie précédente est le premier pas vers le développement d'un cadre pour l'aménagement inclusif dans les espaces publics. En effet pour les femmes lesbiennes ou bisexuelles, sortir dans la rue, notamment avec leur partenaire du même genre, peut signifier une vigilance constante de leur comportement, comme éviter les marques d'affection pour éviter la discrimination. Ainsi, la représentation ouverte sur le web, par carte collaborative, de récits d'expériences de marques d'affections publiques, joue un rôle dans la transformation de l'hétéronormativité (Ferreira et Salvador 2015, 966) mais peut également permettre l'identification de lieux de confiance, la mobilité des femmes dans leur diversité étant une condition importante de la réussite d'un aménagement inclusif.

3. Les transports publics et la mobilité, un enjeu primordial pour la ville inclusive

« *Today, 70% of the world's poor are women. Women walk distances that are between 11-16% longer than men, make approximately 15% more journeys than men and only 3% of them commute by bicycle.* » (Umaña-Barrios et Gil 2017b, 1018)

3.1. Une différenciation genrée de la mobilité

Comme nous avons déjà pu le voir, l'utilisation des espaces publics (rues, parcs, places publiques etc.) est genrée. Cela est également valable pour les transports en commun, avec la mise en évidence de besoins différents, liés à une différence genrée. Lisser les différences de mobilité est donc une question sociétale qui peut prendre du temps et demanderait des modifications de types éducatives et législatives.

« Women's demands from transport and their experiences differ from men's, as women tend to have multiple roles as workers/in employment and carers of children leading to complex trip-chains (Turner and Niemeier, 1997, Sarmiento, 2000, Pooley et al., 2005b,

Rosenbloom, 2006). Women also tend to make a greater number of trips (Lee et al., 2007). »
(Tilley et Houston 2016, 350)

Cependant, malgré une différence marquée entre les genres, il y a une augmentation de la mobilité des femmes qui pourrait être, selon Pooley et al (cités par Tilley et Houston 2016), liée à une baisse dans la prise en charge des enfants, reportée sur les grands-parents, augmentant ainsi la mobilité de cette génération de jeunes parents (Tilley et Houston 2016, 350). Les femmes utiliseraient ainsi plus régulièrement que les hommes des modes de transports dits « doux » comme la marche ou les transports en commun, à l'exception notable du vélo, mode sous-exploité par les femmes (Umaña-Barrios et Gil 2017a, 1018; Tilley et Houston 2016). Pour autant, les femmes ayant été victimes de harcèlement dans l'espace publics éviteraient de manière plus large les transports en commun comme le métro, le bus et le tramway, (Stark et Meschik 2018, 319). Cela pose ainsi le problème structurel d'un malaise des femmes, pourtant utilisatrices principales de ces modes de transports.

Les activités diverses des femmes liées au *care*, couplées à un travail à temps plein ou partiel pour certaines d'entre elles augmente la mobilité dans le nombre de trajets, souvent effectuée sans voiture, là où les hommes effectueront des trajets plus longs, mais uniquement pour se rendre au travail en voiture (Souza, Bittencourt, et Taco 2018a, 132; Xu 2020, 1). De manière générale, la mobilité des femmes semble en augmentation dans les jeunes générations (Tilley et Houston 2016). Cependant, selon Tilley et Houston (2016) cette augmentation ne serait pas due à une mobilité accrue des femmes mais plutôt à une décroissance dans la mobilité des jeunes hommes.

3.2. *Prendre en compte le genre dans l'aménagement des transports*

À la lumière des différenciations genrées dans l'utilisation des transports en ville indiquant une utilisation plus large faite par les femmes mais également une appréhension plus importante de celles-ci, une prise en compte du genre dans l'aménagement des transports semble incontournable.

L'exemple le plus connu, mais également le plus controversé, de la prise en compte du genre dans l'aménagement des transports est celui de l'implantation de moyen de transports réservés aux femmes : wagons réservés aux femmes dans le métro ou taxis identifiés comme conduits par des femmes par exemple. Les chercheur·ses ne s'accordent pas sur l'efficacité ou même le bien fondé de tels dispositifs (Tillous 2017; Graglia 2016; Bachok et al. 2014). Dans cette partie, je vais particulièrement m'attarder sur l'exemple de la ville de Mexico exposé par Graglia (2016). De manière générale, l'élaboration d'un plan de transport genré part du constat de violences de genre dans les transports en commun, ou du moins de la représentation de ces violences. Pour autant, la mise en place de ce type de dispositif ne doit pas être pris à la légère et peut facilement basculer vers une validation des violences de genre plus que vers une aide à l'égalité genrée dans les déplacements (Tillous 2017; Graglia 2016).

« The data reveals that gender-based violence in Mexico City's public transportation limits women's mobility and reinforces gender inequality. It also shows, however, that under the right circumstances women-only transportation can be used as a place to create a rights-based movement. The article concludes that Mexico City is an example where women-only transportation has played a role in changing the traditional gender norms which have reinforced violence against women commuters. » (Graglia 2016, 624)

L'article de Graglia (2016), aborde donc la vaste question des transports en commun genrés dans la ville de Mexico. Cette question se pose majoritairement dans les grandes métropoles. Cependant, celle-ci soulève des problèmes qui se posent également, à une échelle moindre, dans les villes moyennes. En effet, dans certaines villes, la question peut se poser, cette alternative pouvant apparaître comme une solution viable. Pour autant, plusieurs éléments vont à l'encontre de ce dispositif ou du moins soulèvent des points à surveiller lors de leur mise en place. Tout d'abord, il faut garder à l'esprit qu'il s'agit d'une fausse solution. Ce n'est pas en isolant les femmes des hommes que l'on règle les problèmes structurels menant à l'agression ou même la crainte générale d'en subir une. De même, en isolant les femmes, on reporte la « faute » sur elles s'il y a bel et bien agression, notamment dans un wagon non-réservé aux femmes. La faute est ainsi rejetée sur le choix d'un aménagement non adapté à ses besoins par l'usagère et non pas sur l'infraction de l'agresseur. (Graglia 2016; Tillous 2017).

L'exemple de la mise en place des transports genrés à Mexico prend justement en compte cette problématique de la perception de l'implémentation des transports genrés. Il ne s'agit pas d'apporter une solution à long terme de « protection » des femmes mais plutôt de faire preuve d'un acte politique fort de publicisation du problème de harcèlement genré dans les transports. En effet, une politique publique menée intelligemment peut amener à changer la vision du transport non mixte en mettant l'accent sur son caractère genré (Graglia 2016). Afin de publiciser ce changement, la ville de Mexico a donc développé des transports ou des parties de transports rose (bus, métro, taxis roses) avec le programme « *Viajemos Segura*³⁷ », opérant ainsi un changement idéologique, un mouvement contre ces types de transports.

« The problem, as it was understood, was that women were being attacked because they were putting themselves in dangerous situations. To paint the women-only transportation pink, seemed to unjustly shift the blame onto men. » (Graglia 2016, 635)

Comme le montre la citation ci-dessus, c'est le changement idéologique qui est important, afin que tout le monde comprenne qu'une agression, un harcèlement, n'est jamais la faute de la victime mais celle de l'agresseur·e. Dans le cas de Mexico, mettre en avant ces transports de manière caricaturale en les peignant en rose a joué un rôle important dans la compréhension du problème du harcèlement dans les transports. Il en est de même pour les taxis « roses ». Avant l'arrivée de ces taxis, les femmes n'étaient pas engagées comme conductrices dans les compagnies traditionnelles, les chauffeurs s'y opposaient, indiquant qu'elles feraient des cibles

³⁷ Traduction personnelle : « voyageons en sécurité ».

faciles, que personne ne voulait voyager avec une femme car cela impliquait une plus grande vulnérabilité pour les passagères. Pour autant, avec l'arrivée des taxis roses, la part de marché diminua pour les taxis traditionnels. Les taxis traditionnels ont opéré un changement structurel en débauchant les conductrices de la compagnie des taxis roses. De même, cette politique de transport a mis en lumière les inégalités femme/homme dans les transports, faisant également bouger les choses concernant les lois contre le harcèlement (Graglia 2016, 636).

« Women-only transportation is designed to target the violence alone, and does reach some of these more deeply embedded problems, affecting women's mobility and their coping strategies toward violence. In fact, based on the data gathered for this article, accompanied with previous research on women-only transportation it is likely that women-only transportation will bolster lingering attitudes that women require safe travel in the form of protectionism' (Whitzman 2013, 36). Yet this does not mean that women-only transportation should be entirely dismissed as a bad idea. Coupled with a political intervention, women-only transportation can have incredibly positive results. It allows women to negotiate the violence through an alternative narrative: one that frees them from blame and responsibility for the violence. It also provides women with institutional support that makes it easier for them to confront the violence through bold and confident behaviors: what spatial feminist argue as key to breaking down hegemonic masculine norms (Duncan 1996). » (Graglia 2016, 637)

La mise en place de transports genrés est un point sensible qui doit donc être abordé avec beaucoup de soin et couplé avec une intervention politique forte pour mettre en avant les inégalités. Il apparaît pour Graglia (2016) que ce n'est que de cette manière qu'il est possible de considérer les transports réservés aux femmes comme une intervention positive, comme un pas vers l'égalité femme/homme. Dans le cas contraire, la mise en place d'une politique de transport genrée expose à un risque élevé de renforcement et de banalisation des inégalités de genre.

De manière plus large, prendre en compte le genre dans l'aménagement des transports c'est également prendre en compte les personnes non-binaires, plus facilement discriminées dans ces espaces, comme nous avons pu le voir précédemment. En effet, plusieurs éléments sont à soulever afin d'améliorer l'expérience de ces passager·e·s. Tout comme pour la question des transports genrés, il est avant tout question de faire évoluer les mentalités, d'éduquer. En effet, pour les participant·e·s de l'étude de Lubitow, Abelson, et Carpenter (2020) prenant place à Portland (Oregon) leur sentiment de sécurité dans les transports publics de la ville serait amélioré par la formation des conducteur·rice à opérer une médiation dans le cas d'une agression mais également et plus simplement d'être familier avec le statut de transgenre notamment. Également dans une optique éducative, la représentation de personnes non-binaires – mais également de femmes et de personnes d'ethnicités diverses – l'amélioration de la visibilité de ces personnes dans les affichages des transports en commun serait un pas vers l'acceptation des personnes non-binaires.

« (...) a majority of participants also indicated that a lack of visibility on advertising, signs, and other printed or digital materials put out by the transit agency contributed to larger feelings of inequity or invisibility; something as small as including a gender nonconforming rider's image on a sign might have a large impact. Gender-inclusive advertising acts as a public acknowledgement of the rights of all transit riders and can elicit feelings of compassion and concern for the wellbeing of fellow riders (Émon and Garlough, 2015). » (Lubitow, Abelson, et Carpenter 2020, 6)

De manière similaire aux espaces publics en général, les transports publics voient une transformation de perception à la nuit tombée. Pour autant, le fonctionnement du bus de nuit aurait un effet rassurant, cela même chez les personnes n'utilisant pas ce moyen de transport. En effet, le fonctionnement du bus apporte la vision rassurante de la vie dans l'espace public, ralentie de nuit (Plyushteva et Boussauw 2020)

« First (...), some research participants saw the night bus as an overall improvement in safety, regardless of whether they use it themselves. Thus, for people making short journeys within the local area, the increased presence of people at and around bus stops constituted an improved nocturnal mobility experience. » (Plyushteva et Boussauw 2020, 48)

Ainsi, prendre en compte le genre dans l'aménagement des transports c'est également aménager les arrêts de bus, stations de tramway, métros, trains, stations multimodales. De fait, que les personnes utilisent ou non ces espaces, ils constituent des lieux d'ancrage dans les espaces publics, utilisés de jour comme de nuit et brassant une large population. Par ailleurs, même si le transport en lui-même, si le voyage est agréable, sécurisant, il est primordial d'éviter la création d'un sentiment de malaise lors de l'attente ou de la descente du moyen de transport en question. Ces espaces doivent donc être pensés de manière particulièrement attentive dans le cadre d'une réflexion genrée et inclusive de l'aménagement. Umaña-Barrios et Gil (2017b) mettent en avant dans leur article différentes recommandations pour l'élaboration d'une station multimodale. Tout d'abord, privilégier la construction de stations multimodales (bus, piste de vélo, taxi par exemple) plutôt que d'arrêts visant un seul mode de transport, créant ainsi une plus grande diversité d'usagers ainsi qu'une plus grande activité, avec notamment la promotion de l'usage du vélo. Les auteures mettent également en avant d'autres recommandations comme la mise en place de toilettes utilisables par les parents des deux sexes avec un enfant les accompagnant ou des bancs avec une assise permettant deux personnes et un espace suffisant et ne gênant pas pour pouvoir mettre une poussette ou une chaise roulante à côté. L'inclusion des personnes avec enfant sans distinction de genre est une façon de permettre aux hommes de prendre en charge le *care* au même titre que les femmes ainsi que de faciliter les sorties des parents homosexuels. Dans un autre registre, les auteures promeuvent également un éclairage suffisant et monochrome ainsi que la mise en place de cartes du réseau et de la ville pour faciliter l'orientation. Ces éléments doivent être couplés selon les auteures à l'implantation, ou plutôt la réimplantation, de téléphones publics, de stations de charges USB ainsi que de caméras de sécurité et d'une visibilité importante (Umaña-Barrios et Gil 2017b, 1025). De manière générale même s'il est intéressant de s'inspirer de projets voisins, il est important de ne pas reproduire à

l'infini, sans prise en compte du contexte socio-spatial du pays, de la ville ou même du quartier d'implantation d'un projet tel que la construction d'une station multimodale. En effet, un aménagement à succès dans un contexte socio-spatial précis ne sera pas forcément un succès dans un autre contexte, posant des problématiques différentes. Il ne faut pas oublier que ce sont avant tout des corps qui habitent, qui vivent l'espace et que ceux-ci, ainsi que leur manière de se déplacer peuvent avoir des besoins différents d'un lieu à un autre.

Conclusion de la première partie

Le caractère profondément genré de l'espace public – tout comme de l'espace corporel – est donc non seulement lié à l'histoire de sa construction, mais également à sa production actuelle et – de manière plus insidieuse – à sa relation organique continuellement entretenue avec les corps qui le traversent, le vivent et l'habitent. L'objet de la première partie était de poser les bases d'une réflexion autour de la triple relation entre **genre**, **espace public** et **espace corporel féminin**. Le corps n'est pas un élément à considérer comme « hors-sol », il est profondément géographique car il s'adapte aux espaces qu'il traverse (Moss et Dyck 2003; Di Méo 2010). Les espaces publics et les espaces corporels sont donc en continuelle adaptation les uns envers les autres. Le genre en tant que système de valeur est un facteur primordial dans cette relation. L'approche scientifique interdisciplinaire de cette recherche s'appuyant plus particulièrement sur un mouvement de géographie féministe néo-zélandaise permet de décrire et d'analyser l'impact d'un système de hiérarchisation par le genre sur la relation entre les deux types d'espaces étudiés : l'espace public et l'espace corporel féminin. Dans un contexte de construction sociale du genre et des caractéristiques « féminines » et « masculines », les femmes subissent une pression supplémentaire sur leur espace corporel. En effet la « peur », la « vulnérabilité » sont des termes utilisés couramment – notamment dans les médias – pour décrire les femmes et leurs comportements lorsqu'elles se déplacent dans les espaces publics. L'inégalité inhérente aux espaces publics n'est donc pas qu'une question d'aménagements – pourtant bien réelle – mais aussi et surtout de représentation et de perception. On peut faire l'hypothèse que pour les femmes, l'adaptation de leur corps, de leur habillement à certains espaces publics et *a fortiori* à certains horaires de déplacement peut être altérée par différents facteurs comme la mixité de la population en présence, la pratique régulière du lieu ou encore son aménagement.

En gardant ces éléments à l'esprit, la deuxième partie de la thèse propose un portrait des trois villes étudiées : Caen, Rouen et Portsmouth, ainsi que le développement de la méthode utilisée pour cette recherche. Cette deuxième partie s'appuie donc sur l'hypothèse développée au cours de cette première partie : les espaces publics ne sont pas neutres et les inégalités – notamment de genre – s'y expriment d'autant plus quand on a un corps d'apparence féminine.

Deuxième partie

La méthode mixte au service d'une
comparaison multiscalaire,
présentation de la méthodologie et
des espaces d'étude

Introduction de la deuxième partie

Évènement marquant : Lilith

« Après euh... il y a **l'endroit entre la fac est chez mon copain où je ne me sens pas forcément à l'aise** mais c'est aussi récemment parce que du coup j'ai **eu une mauvaise aventure** là-bas. Avec **un mec bah... qui m'a à moitié suivie et qui était la main dans le froc en train à moitié de se désaper** du coup... j'étais pas du tout, du tout, du tout bien. (...) Il était 18h tu vois, donc il faisait déjà nuit mais **il était pas tard** il était 17h30, 18h, **j'allais juste au tram de la fac** et euh... du coup euh... **il m'a suivie sur deux rues quoi. Et j'étais... j'étais trop mal.** [rigole nerveusement] c'était horrible. **C'était assez horrible, mais bon, c'est comme ça.** »

Lilith, femme jeune, La Haie Vigné, Caen

La construction de la méthodologie a joué un rôle primordial dans l'élaboration de ce travail de recherche. L'idée même d'une thèse sur l'usage différencié de stratégies corporelles entre femmes et hommes m'a traversée pendant un travail d'observation et de comptage lors de ma première recherche en Master 1 sur le rapport entre personnes marginalisées et riverains dans les espaces publics caennais. Un jour de forte chaleur, j'avais décidé de faire du travail de terrain en centre-ville de Caen, c'est-à-dire d'observer l'activité et de compter les personnes marginalisées visibles dans l'espace public. Après avoir terminé mon travail dans l'hypercentre, je décide de continuer en me dirigeant vers la gare de Caen. En arrivant par la rue d'Auge, un groupe de six hommes commencent à me suivre et à m'interpeller, me traitent de « pute » et remarquent ma tenue : une jupe assez courte, les jambes nues, un débardeur. J'ai alors adopté une attitude qui était, pour moi – comme pour un grand nombre de femmes – réflexe. J'ai gardé mes écouteurs, prétendu ne pas entendre leurs insultes et regardé droit devant moi. Je n'avais jamais été confrontée à un groupe d'hommes de cette manière et je me suis sentie obligée de rentrer chez moi pour ne pas « rester statique » dans cet espace public. Sur le chemin du retour, je me suis interrogée sur cet évènement. S'il avait été prévu que je me rende à la gare ou, si j'avais par exemple fait des observations nocturnes, il est évident que j'aurais opté pour des vêtements plus ternes et pour un pantalon afin de passer inaperçue. L'obligation tacite de modifier la mise en scène de mon propre corps selon l'espace-temps pratiqué m'a interpellée.

Cet évènement peut – malheureusement – paraître anodin et être « relativisé » par certains individus à cause de l'absence de dommages physiques : c'est après tout un rappel à l'ordre dans l'espace public, tel que peuvent le subir un grand nombre de femmes chaque jour. Pourtant, cet évènement m'a amené à me poser plusieurs questions, orientant ainsi la méthodologie et le choix des terrains d'étude. Dans quelle mesure le type de lieu traversé ou pratiqué, mais également les individus et groupes sociaux en présence, jouent-ils un rôle dans l'habillement et l'attitude des femmes ? Y-a-t-il un facteur culturel dans ce processus ? Ces deux premières

questions m'ont permis de mettre en place des observations et des comptages dans différents types d'espaces centraux, de même qu'à envisager de sortir d'une monographie pour aller vers une comparaison de villes, à l'échelle nationale et internationale. Par la suite, je me suis demandé dans quelle mesure les femmes ont-elles conscience de ces adaptations corporelles ? Il y a-t-il une différente conscientisation selon l'âge, la classe sociale, l'origine culturelle ou ethnique ? L'aménagement urbain peut-il réellement jouer un rôle vis-à-vis du niveau d'adaptation déployé ? Enfin, quels sont les facteurs permettant à une femme en particulier de se sentir confortable ou non dans un espace public ? Certains de ces facteurs sont-ils redondants, généralisables, malgré la diversité de cette population d'étude ? Tous ces questionnements m'amènent à développer une méthode mixte prenant en compte des points de vue de femmes à différentes échelles. Je représente l'échelle de la ville, mais également l'échelle individuelle avec des entretiens et le développement de cartes participatives, l'échelle du quartier et du groupe réduit avec des marches comparatives et enfin l'échelle du lieu et du groupe large par les observations et comptages.

Chapitre 5

Le choix de la démarche et des échelles

1. Pourquoi utiliser la démarche comparative ?

La comparaison est une démarche rependue, devenue une méthode classique en géographie mais également en sciences sociales en général et dans les politiques publiques (Detienne 2002; Hassenteufel 2005; Garneau 2006; Jacquot 2007; Fleury 2008). La comparaison est avant tout une démarche, un processus, tout comme on construit sa méthode, on « construit des comparables » (Detienne 2002). Ces « comparables » sont l'objet sur lequel l'on construit sa comparaison, ce sont des processus localisés. En effet, afin de mettre en place une comparaison, il faut en déterminer l'approche et que celle-ci soit identique, avec une démarche reproductible pour chacun des éléments comparés afin d'en assurer la comparabilité (Jacquot 2007, 54-55). Bien que la comparaison nécessite une thématique, un processus à analyser, les géographes mettent régulièrement en avant le lieu support de la comparaison. Cette mise en avant nécessite de rester sur ses gardes afin d'éviter l'écueil de la description (Garneau 2006) et ainsi produire de multiples monographies plutôt que de construire une comparaison.

Comparer trois villes ce n'est donc pas multiplier les monographies mais plutôt produire de nouvelles connaissances à partir de l'étude combinée, de la comparaison de ces villes (Jacquot 2007). Il s'agit de s'interroger sur l'objet ou les objets de la comparaison, s'agit-il juste de villes ou va-t-on plus loin dans le processus ? Pourquoi comparer ? Il est également pertinent de poser la question du positionnement du chercheur ou de la chercheuse par rapport à son terrain – positionnement géographique, méthodologique, théorique mais également émotionnel – (Fleury 2008).

Bien que la comparaison que j'ai choisie soit internationale, je ne compare pas la France à l'Angleterre à travers Caen, Rouen et Portsmouth. Je compare des villes, situées dans différents pays en effet, avec des contextes culturels, socio-économiques, politiques, juridiques et géographiques différents. L'apport d'une comparaison à l'international n'est pas pour autant inexistant, loin de là. Le contexte national différent de ces trois villes apporte une profondeur culturelle à la comparaison de Caen et Rouen. Je souhaite simplement mettre en avant le fait que Portsmouth n'est pas représentative des villes de taille moyenne au Royaume-Uni, au même titre que Caen et Rouen ne sont pas représentatives des villes françaises. Ces villes sont le socle, le support d'une démarche comparative ayant pour but d'arriver à esquisser une méthode

d'évaluation modulable de la mixité et plus généralement de l'inclusivité des espaces publics, qui puisse être adaptable à un grand nombre de villes de taille moyenne en Europe et dans les pays dits du « Nord » en général. J'ai souhaité comparer différentes villes afin de comprendre le poids des spécificités locales dans la pratique et la perception des espaces publics par les habitantes, c'est ce recul sur mon premier terrain, Caen, que je suis allée chercher à Portsmouth et à Rouen. Cette comparaison se place à cheval entre une comparaison d'espaces proches, Caen et Rouen et une comparaison plus lointaine, Portsmouth, avec un contexte – culturel, administratif, socio-économique – totalement différent. Pourtant, même si Caen et Rouen sont deux villes appartenant – nouvellement – à la même région, avec un contexte qui peut paraître similaire, il ne s'agit pas à mon sens d'une « comparaison contrôlée » (Vigour 2016). Dans la perspective d'un travail à l'échelle de la ville, les contextes de Caen et Rouen sont totalement différents, notamment sur le point des intercommunalités – Caen est inséré dans une communauté urbaine, Rouen le centre d'une métropole –.

En se fiant aux types de comparaisons développés par Jacquot (2007) dans sa thèse, ma comparaison des pratiques et représentations de femmes dans les espaces publics à Caen, Rouen et Portsmouth se placerait entre la « Multiplicité », c'est-à-dire la comparaison d'objets différents afin de comprendre les variations d'une même thématique, mais également « la Généralité », c'est-à-dire la recherche de similitudes dans des objets d'études différents. Pour autant, par la mise en place de typologies dans le choix des différentes échelles d'analyses, j'attache dans ma méthodologie une grande importance à la création d'un fil conducteur afin de « construire des comparables » (Detienne 2002). La comparaison s'ancre dans le terrain, il est primordial qu'une démarche comparative passe par un vécu personnel, une relation avec des enquêtés, des élus et autres acteurs connaissant de l'espace d'étude. (Hassenteufel 2005, 117). Ce sont ces points que je vais détailler dans le choix des échelles d'analyse.

2. Le choix des échelles d'analyse

Travailler sur une problématique si large que le ressenti des femmes dans les espaces publics nécessite – à mon sens – la mise en place d'une **démarche multiscalaire**. Au-delà d'une comparaison internationale, je n'ai pas souhaité me perdre dans une approche trop englobante, uniquement par l'entrée des villes, ou trop spécifique, uniquement par lieu. J'ai choisi de travailler pour chaque terrain d'étude à quatre échelles différentes : celle de la **ville** pour une vision globale, celle de la **ligne de transport** en commun pour capturer l'évolution des comportements lors d'une traversée de la ville, celle **du quartier** afin de faire ressortir des problématiques liées au niveau de vie et à la distribution sociale, et enfin celle **du lieu** dans le but d'observer la relation entre usages et aménagement des espaces publics.

2.1. La ville

La ville constitue donc mon échelle d'analyse la plus large. J'ai fait le choix de me concentrer sur des villes de taille moyenne. L'intérêt que je porte à la sélection de villes de taille modérée est basé sur plusieurs critères. Tout d'abord, le critère du manque d'étude concernant l'aménagement genré ou le ressenti des femmes dans les espaces publics dans ces villes. En effet, l'importance de la prise en compte du genre dans la construction des espaces publics a été pour l'instant plus amplement développé dans des grandes villes en France comme Paris (Lieber 2008) ou Bordeaux (a'urba 2011) mais également en Angleterre comme à Londres, Manchester ou Bristol (Beebejaun 2009) et dans le reste du monde (Sweet et Ortiz Escalante 2010; Garcia-Ramon, Ortiz, et Prats 2004). Il est certain que les grandes villes ainsi que les métropoles mondiales, représentent un enjeu important du point de vue de l'aménagement genré du fait de leur concentration en habitant·e·s, de leur diversité sociale et ethnique ou encore de l'enjeu politique qu'elles représentent. Pourtant, et cela constitue mon second critère, les villes de taille plus modeste – entre environ 100 000 et 200 000 habitant·e·s – sont présentes en nombre important dans les territoires français et anglais (environ 25% des villes de plus de 50 000 habitants³⁸). Il s'agit pour moi, en partant de l'étude de cas de trois villes de structure et de cultures différentes, d'amorcer le développement d'un outil d'aménagement inclusif qui puisse être utilisé dans d'autres villes de cette envergure.

Au-delà de la taille des villes choisies, l'échelle de la ville joue un rôle important dans ma méthodologie. Elle permet d'avoir une vision d'ensemble, de comprendre les espaces publics, les quartiers comme faisant partie d'un système plus complet : la ville. D'autre part, elle laisse plus de place à l'expression des enquêtées lors de la collecte des données, en n'orientant pas leurs ressentis et leurs commentaires sur un lieu ou un quartier en particulier, mais en leur laissant le choix de s'exprimer sur n'importe quel espace de leur ville, voire de la première couronne urbaine. De manière plus concrète, je relie cette échelle dans le développement de ma méthodologie de manière ponctuelle avec la mise en place de la carte participative, mais également de manière plus développée par les récits de femmes interrogées au cours des entretiens.

2.2. Le quartier

Je resserre maintenant le focus avec l'échelle du quartier. Les quartiers, et notamment les quartiers résidentiels, représentent à mon sens l'échelle idéale pour la sélection d'enquêtées de profils variés, sans pour autant se perdre dans la masse de la ville. En France, la mise en place de marches exploratoires – et les thématiques d'égalité femme-homme à l'échelle du quartier en général – sont concentrées avant tout sur les quartiers prioritaires de la politique de la ville (Blanchard et Hancock 2017; Luxembourg 2017). En effet, bien que des initiatives puissent émerger dans d'autres quartiers, le manque de moyens et le désintérêt des institutions

³⁸ Pourcentage calculé à partir des chiffres de l'INSEE pour la France (recensement de 2018) et de l'*Office for National Statistics* au Royaume Uni (recensement de 2011).

concernant l'égalité femme homme (Louargant et Côté 2017), ne permet pas de les mener à bien. J'ai donc souhaité prendre en compte dans chaque ville trois quartiers différents, sélectionnés selon des surreprésentations de catégories socioprofessionnelles (INSEE) : un quartier avec une surreprésentation de classe populaire, un de classe moyenne et un de classe dite supérieure. Au cours de cette recherche, avoir un ancrage à l'échelle du quartier m'a permis de tisser des liens avec des associations et des centres socio-culturels, facilitant ainsi la recherche de participantes et la compréhension de mes territoires d'étude.

2.3. *Les lignes de transport en commun*

L'échelle de la ligne de transport en commun est un peu plus particulière, elle est hybride de toutes les échelles que je mobilise. J'ai choisi pour chaque ville une ligne transversale, c'est à dire qui traverse le centre-ville, donne un bon aperçu de la globalité de la ville, mais également des quartiers traversés. Au cours du trajet, l'échelle du lieu est également considérée mais de manière rapide, ponctuelle avec les arrêts marquant l'entrée ou la sortie de nouvelles personnes. La ligne de transport en commun permet de capturer des fragments de vie, de comprendre qui prend le bus, le tramway ou le métro et à quelle heure.

2.4. *Le lieu*

Le lieu est une échelle primordiale, et complémentaire des échelles d'analyse plus globales que j'ai exposées précédemment. Travailler sur les lieux m'a permis de ne pas me perdre dans une vision trop générale du ressenti et des pratiques de femmes dans les espaces publics. Il s'agit d'avoir des exemples concrets et de tester l'importance du lien entre les corps de femmes traversant ou pratiquant l'espace, les groupes sociaux en présence et la structure et l'aménagement de l'espace public étudié. Afin d'obtenir une comparabilité entre les lieux sélectionnés dans chaque ville d'étude, j'ai choisi à chaque fois dans la ville-centre au moins un lieu de chacune des catégories suivantes :

- **Universitaire** : l'université est un lieu particulier, entre public et privé avec une population jeune foisonnante le jour, et relativement déserte la nuit. Il m'a paru évident d'intégrer les espaces extérieurs de l'université car en particulier à Caen et Portsmouth, l'université est centrale – géographiquement comme économiquement–.
- **Gare** : la gare est un espace de flux, c'est la première impression d'une ville et souvent un point d'ancrage pour des personnes marginalisées. C'est souvent le lieu de représentations négatives (Gilow et Lannoy 2017).
- **Espace vert** : les espaces verts constituent une catégorie très large, un grand espace enherbé ne sera pas perçu de la même façon qu'un espace plus tortueux, plus fin, avec des arbres, des buissons. Malgré tout, les espaces verts centraux sont support d'un grand nombre d'activités de loisir, du simple lieu de rencontre pour un déjeuner ou un apéritif entre ami·e·s, à un espace sportif, en passant par un lieu de détente individuelle – lecture, repos sur un banc – et un lieu de loisir pour les enfants. Ceux-ci offrent donc en théorie une possibilité d'observation riche sur des plages horaires diverses.

- **Place** : de même que l'espace vert, la place centrale d'une ville offre un grand nombre de possibilités par le biais de l'espace disponible. Des restaurants ou des cafés peuvent y installer leurs terrasses, des bancs ou autre mobiliers urbains détournés peuvent permettre de s'y arrêter seul·e ou entre ami·e·s, ou encore des évènements éphémères et/ou saisonniers peuvent y être organisés par la mairie ou des associations et ainsi en modifier ponctuellement les usages au cours de l'année.
- **Quais / bords de l'eau** : les trois villes que j'ai sélectionnées sont traversées par ou à proximité d'un point d'eau (rivière, fleuve, mer). La présence de l'eau, comme celle des espaces verts a un caractère apaisant, offre un cadre plaisant pour les usager·e·s de la ville (Di Méo 2011). Les quais comme la promenade de bord de mer sont des espaces fréquentés avec une implantation économique (bars, restaurants), utilisés pour la balade comme pour les regroupements ou l'activité sportive.
- **Centre commercial** : les centres commerciaux sont des lieux semi-publics qui attirent un flux important de personnes à des horaires variés. En journée avec les magasins divers – habillement, maison etc. – et en soirée et de nuit avec les restaurants et les salles de cinéma.
- **Rue commerçante** : la rue commerçante est assez similaire à la figure du centre commercial à ceci près que la forme du lieu est plus linéaire, plus conçue pour le passage. J'ai sélectionné à chaque fois deux types de rues commerçantes, l'une plus commerciale, axée sur des pratiques journalières et mixte d'un point de vue générationnel, et l'autre plus festive, avec une concentration de bars et de pubs et une population plus jeune en soirée.

3. Caen

La ville de Caen a été mon choix le plus évident. En effet, c'est par ma connaissance de cette ville et la pratique assidue de ses espaces publics que j'ai réalisé que je m'adaptais – mon habillement, ma vitesse de marche, ma posture – dans l'espace public selon les lieux et les horaires. Caen est une ville « à taille humaine » de 106 260 habitant·e·s avec une agglomération de 200 230 habitant·e·s.

À Caen, j'ai décidé de travailler sur les quartiers de la Grâce de Dieu, la Haie Vigné, et enfin Beaulieu-Maladrerie Saint-Paul. Dans chacun des cas, j'ai basé le choix des quartiers sur le croisement des données de l'INSEE concernant la répartition des Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS) à Caen et sur la faisabilité, c'est-à-dire sur la disponibilité de femmes volontaires dans le quartier choisi et/ou la présence d'une association ou d'un centre socio-culturel facilitant la prise de contact et le gain de la confiance de potentielles participantes. Concernant le quartier de classe « supérieure », je souhaitais sélectionner un quartier qui ne fasse pas partie de l'hypercentre et qui ait un pourcentage élevé à très élevé de

la PCS 3 de l'INSEE, c'est-à-dire les « Cadres et professions intellectuelles supérieures » Comme indiqué sur la carte 1, seul le quartier Hastings a une concentration très élevée de cette population sans constituer une partie de l'hypercentre. Pourtant, après avoir commencé une première approche de ce quartier en 2018, je me suis rendue compte que l'accès aux habitantes était très difficile – peu ou pas de commerces et d'associations de quartier qui auraient pu me donner un terrain de base pour évoluer dans le quartier– et j'ai décidé d'élargir mon champs d'étude à un quartier voisin : La Haie Vigné, car plus la carte participative se développait, plus j'avais de retours de la part d'habitantes de ce quartier, indiquant vouloir en savoir plus sur mon projet de recherche. Ce quartier ayant malgré tout une forte représentation de la PCS3, j'ai décidé de saisir cette opportunité.

De même, la localisation du quartier de classe « moyenne » a changé au cours de ma thèse. J'avais, au début de ma thèse, décidé de sélectionner des Ilots Regroupés pour l'Information Statistique (IRIS) de l'INSEE, plutôt que les quartiers plus communément délimités par la ville de Caen. Cela avait posé deux problèmes : tout d'abord certains des quartiers sélectionnés étaient trop petits en termes de surface – c'était le cas du quartier de classe « moyenne » – et ensuite les potentielles participantes ne visualisaient pas correctement l'échelle de l'IRIS, j'avais donc des difficultés à évaluer si, oui ou non, celles-ci faisaient partie du périmètre d'étude. Le premier IRIS que j'avais sélectionné se situe au nord de Caen, dans le quartier de la Folie-Couvrechef, je l'avais retenu pour sa forte représentation à la fois de la PCS 4 (Professions Intermédiaires) et de la PCS 5 (Employés) (carte 1). Suite à mon glissement des IRIS vers des quartiers plus large, j'ai dû faire le choix entre le quartier de la Folie-Couvrechef dans son ensemble et le quartier Beaulieu-Maladrerie Saint-Paul. Mon choix s'est tourné vers ce dernier suite à un contact avec le centre d'animation Tandem³⁹ qui m'a donné l'opportunité d'un premier ancrage dans le quartier.

Malgré ces deux choix basés sur des critères statistiques, après avoir débuté le travail de terrain en 2019 je me suis rendu compte que les participantes – pour les marches exploratoires et les entretiens – du quartier de Beaulieu-Maladrerie Saint-Paul étaient principalement des habitantes du quartier Saint-Paul, plus marqué par la classe « supérieure », et avaient des profils de classe sociale « supérieure ». D'un autre côté, les enquêtées du quartier de la Haie Vigné habitaient plutôt dans la partie sud du quartier et avaient un profil de classe « moyenne ». Dans l'analyse de la thèse – concernant les entretiens et les marches exploratoires – le quartier de la Haie Vigné est donc considéré comme le quartier de classe « moyenne » et le quartier de Beaulieu comme celui de classe « supérieure » pour prendre en compte la réalité du terrain, à une échelle finalement à mi-chemin entre celle des IRIS et des quartiers déterminés par la ville de Caen.

³⁹ Centre d'Animation Beaulieu Maladrerie, situé 8 rue Nicolas Oresme à Caen.

Le choix du quartier de classe « populaire » a lui été plus simple. Je me suis orientée dès le début vers les quartiers de la Guérinière et de la Grâce de Dieu pour leur forte représentation de la PCS 5 et de la PCS 6 (Ouvriers) (carte 1). Mon choix s’est finalement porté vers le quartier de la Grâce de Dieu pour la présence du centre socio-culturel de la CAF (Caisse d’Allocation Familiales) qui m’a permis de rencontrer plusieurs groupes de femmes habitant ce quartier.

Carte 1 : Pourcentage des PCS 3, 4, 5 et 6 par quartier à Caen



Source : BDTOP0 14, 2015, INSEE 2013

Réalisation E.L.B., 2021

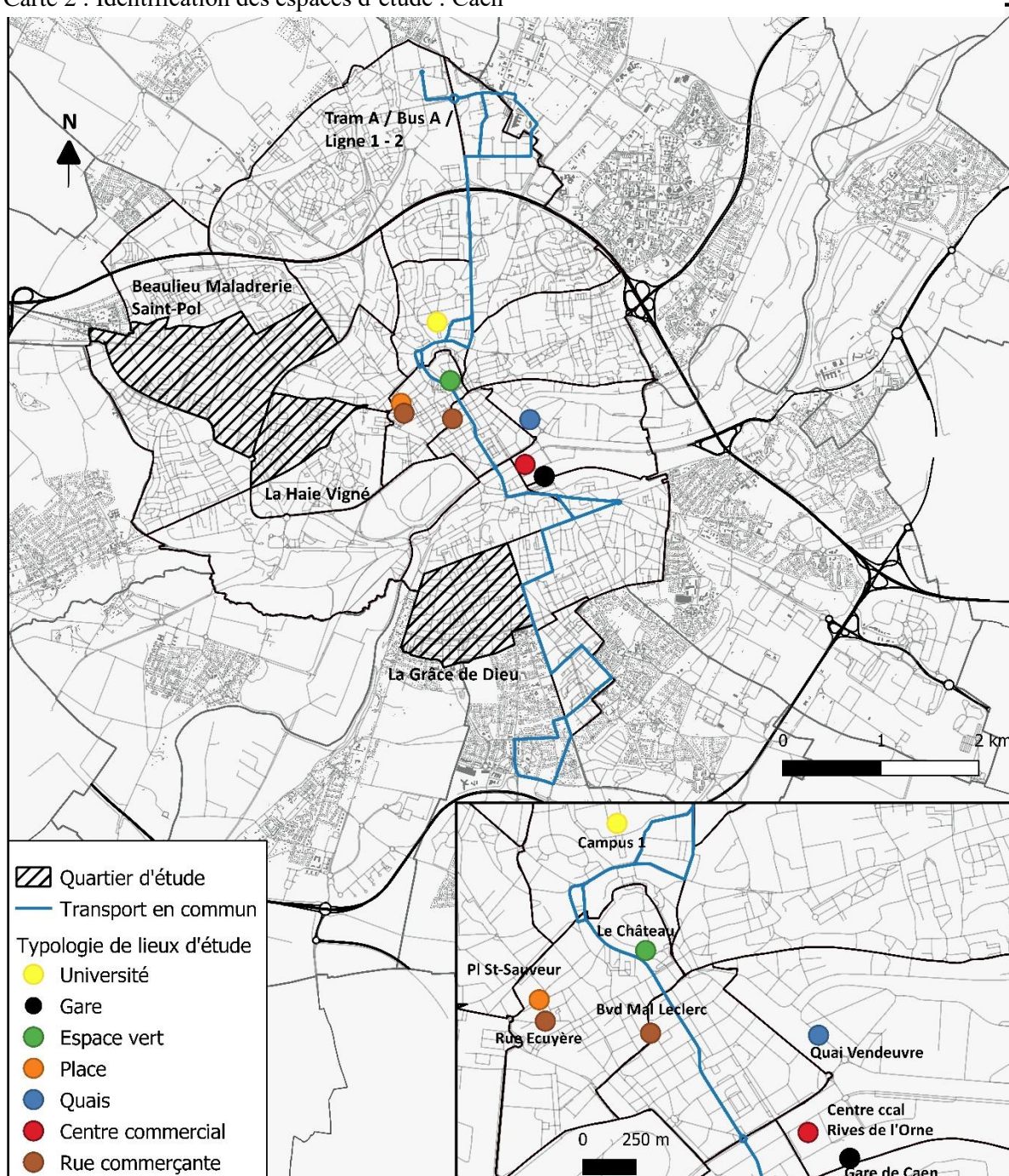
La carte 2 représente un bilan de toutes les échelles d'études choisies à Caen. La ligne de bus/tramway a été une étape difficile de la sélection car le réseau Twisto de la ville de Caen s'est renouvelé à l'occasion de l'implantation du nouveau tramway fin juillet 2019⁴⁰. J'avais tout d'abord sélectionné l'ancienne ligne 3 – de Hérouville à Carpiquet en passant par Colombelles – mais, avec le changement de réseau, cette ligne a été séparée en deux. Pour la reconstituer il me fallait donc prendre deux lignes de bus distinctes et, à certains horaires cela revenait à attendre près d'une heure pour le changement. Or, l'intérêt de mener des observations dans des lignes de bus à des horaires divers est d'avoir une continuité dans l'observation. J'ai donc pris la décision de supprimer cette ligne pour ne garder qu'un seul linéaire de transport en commun par ville. La même problématique s'est posée pour le tramway anciennement A, qui pendant les travaux est devenu le bus A, puis est devenu un mélange des nouvelles lignes de tramway 1 et 2. Néanmoins, le problème de continuité s'est moins posé pour cette ligne car la transformation se fait à l'arrêt Lebissey, à proximité de la fin de la ligne. De plus, la fréquence du tramway est plus importante, le décalage maximum – c'est-à-dire le temps d'attente pour le changement de ligne – était de 15 minutes en soirée le dimanche, ce qui est acceptable. Il était important pour moi de conserver la ligne de tramway pour plusieurs raisons. Tout d'abord, avec les travaux, cela m'a permis de comparer pour le même trajet, les différences entre deux modes de transports : le bus et le tramway. Ensuite, c'est la ligne la plus transversale du réseau, elle traverse la ville sur un axe nord/sud donnant un bon aperçu du centre-ville et de plusieurs quartiers. Enfin, la ligne de tramway, est probablement la ligne de transport en commun qui est la mieux représentée dans l'esprit des habitant·e·s et des personnes extérieures car elle est matérialisée par des rails, des arrêts couverts, et traverse des lieux tels que la gare, le centre-ville, les différents campus de l'université et le CHU.

La sélection des lieux à Caen est allée de soi, une fois la typologie de l'échelle du lieu établie. Certains lieux comme le Port, la Gare de Caen, le campus 1 de l'Université ou encore le centre commercial des Rives de l'Orne me sont paru comme évidents car ce sont les seuls correspondant à la typologie dans l'hypercentre de Caen. La rue Écuyère s'est également présentée comme une évidence pour la rue commerçante « festive » car il s'agit de la rue concentrant le plus de bars, surnommée « rue de la soif » par les étudiant·e·s. L'espace vert du château s'est également détaché pour son aspect central, la prairie était une autre option mais celle-ci est plus éloignée de l'hypercentre et se rapproche moins d'un parc urbain et presque plus d'une réserve naturelle. L'hésitation la plus importante s'est faite entre la place Saint-Sauveur et la place de la République ainsi qu'entre la rue Saint-Pierre et le boulevard Maréchal Leclerc. J'ai finalement choisi la place Saint-Sauveur pour la vie commerçante plus importante qui y règne ainsi que pour le plus grand nombre d'animations qui y est organisé – ce qui n'est plus aussi vrai aujourd'hui avec le réaménagement de la place de la République et la volonté de

⁴⁰ À Caen, le réseau de transports en commun est géré par la société Keolis et la communauté urbaine de Caen la mer, formant le réseau Twisto.

la mairie d'y implanter des activités régulières –. J'ai favorisé le boulevard Maréchal Leclerc par rapport à la rue Saint-Pierre pour la construction plus large de cette rue commerçante et son aménagement qui lui donne la possibilité, en plus d'être un lieu de passage, d'être un lieu de rassemblement et de fixation.

Carte 2 : Identification des espaces d'étude : Caen



Source : BDTOP0 14, 2015

Réalisation : E.L.B., 2021

4. Portsmouth, le choix d'une comparaison internationale

En débutant cette étude, j'avais la certitude de vouloir faire une comparaison internationale, si possible avec un pays anglosaxon. Tout d'abord pour la large utilisation mondiale de cette langue, mais également pour la faisabilité de mon projet, l'anglais étant la langue étrangère que je maîtrise le mieux. D'autre part, les études de genre se sont tout d'abord développées dans le monde anglo-saxon, ce qui fait *a priori* de ces pays des espaces d'étude intéressants concernant la considération du corps de la femme dans les espaces publics, car plus avancé dans la réflexion scientifique sur ces sujets (Massey 1994; Rose 1995; Longhurst 2001; Butler 2009; Robinson et Richardson 2015). Je me suis ensuite posé la question du choix d'une ville au Canada, en Australie ou aux Etats-Unis mais je souhaitais rester dans un contexte européen pour que le fruit de mon travail puisse théoriquement être repris dans d'autres pays européens, et me laisser le champ ouvert pour moi-même élargir à l'avenir cette recherche en Espagne ou en Allemagne, par exemple. J'ai fait le choix d'une troisième ville à l'étranger afin d'avoir du recul concernant le système décisionnel français, la Normandie mais également le contexte culturel français. Effectivement j'aurais pu choisir Le Havre, ce qui n'aurait pas été un choix difficile à justifier et aurait transformé cette étude en une comparaison des trois plus grandes villes normandes. Cependant, afin de mieux comprendre la relation entre les représentations des usagères et l'aménagement des espaces publics ainsi qu'entre espaces corporels féminins, espaces publics et groupes sociaux en présence, la comparaison avec un autre système de gestion communale et de planification pouvait être bénéfique.

Choisir l'Angleterre plus particulièrement m'a également permis de faire des allers-retours entre mes différents terrains d'étude sans avoir à récolter en une seule période les données de chaque ville. Cela a été bénéfique dans l'évolution des méthodes de travail et dans la perception des différences entre chacune des villes d'études. Je souhaitais donc étudier une ville à proximité de la mer ou côtière de taille modeste et plusieurs possibilités se sont dégagées comme Brighton, Colchester, Ipswich, Norwich, Bournemouth ou Portsmouth. J'ai finalement pris la décision de sélectionner Portsmouth pour sa connexion à Londres similaire à celle de Caen avec Paris, son caractère industriel et portuaire similaire à Rouen, mais également pour l'histoire universitaire et le jumelage liant Portsmouth à Caen. En effet, il me paraissait intéressant de raviver la relation autrefois existante entre ces deux villes et leurs universités.

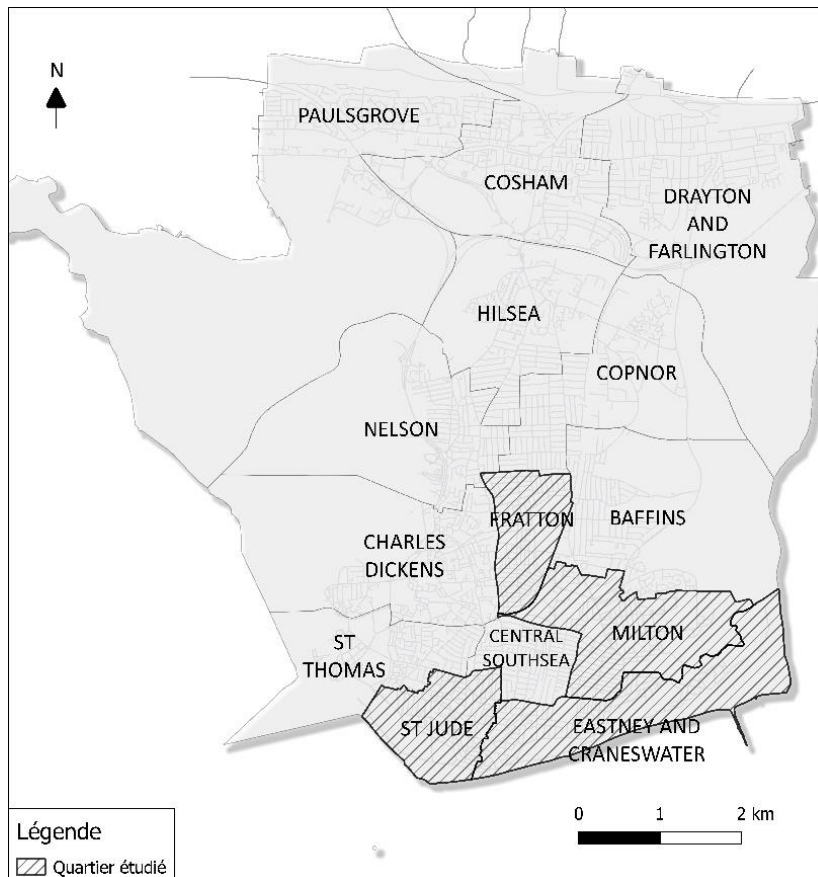
Portsmouth est une ville côtière de 205 056 habitant·e·s. Au contraire de Caen et Rouen, la ville de Portsmouth n'a pas un équivalent d'agglomération. Il n'existe pas le même emboîtement d'échelles décisionnelles en Angleterre qu'en France. En France, les échelles pouvant jouer sur la planification de la ville sont multiples (État, région, département, EPCI, ville), mêmes si elles ont plus ou moins d'impact selon les tâches attribuées à chacune. Même si l'Angleterre possède des régions – créées pour l'Union Européenne – celles-ci ne possèdent pas de pouvoir décisionnel. Par exemple, la ville de Portsmouth constitue une *unitary authority*

(unité autoritaire) qui est en fait la combinaison des pouvoirs d'un *county concil* (comté) et d'un *district council*. L'unité autoritaire permet à certaines grandes villes de s'affranchir du comté⁴¹, qui est dans le cas de Portsmouth, le Hampshire. Malgré tout, le Hampshire reste pour Portsmouth (tout comme pour Southampton, l'autre unité autoritaire du Hampshire), un *comté cérémoniel*, ce qui signifie que le Hampshire reste l'unité géographique de référence pour le cérémoniel monarchique. C'est une forme de gestion qui peut se rapprocher de la décentralisation française, le but étant de supprimer l'échelon décisionnel du comté et du district. Effectivement, lorsque tous les districts d'un comté sont devenus des unités autoritaires, le comté n'a plus qu'une fonction cérémonielle et l'échelon disparaît. La différence étant qu'ici le transfert de compétence se fait vers l'échelle inférieure et non pas supérieure comme pour la France. Les unités autoritaires peuvent ainsi se rapprocher des métropoles françaises dans leur fonctionnement, dans le sens où elles ont toutes deux – entre autres – des compétences portant sur l'aménagement et les documents de planification, les transports, l'environnement, les services sociaux, l'éducation et le logement. Par ailleurs, la ville possède la particularité d'avoir la densité la plus élevée du Royaume-Uni avec environ 5 100 habitant·e·s par km². En effet, la ville de Portsmouth est limitée à l'ouest, à l'est et au sud par la mer, mais également sur la côte ouest par les quartiers militaires de la Royal Navy. Portsmouth est un port militaire historiquement important pour le Royaume-Uni, mais c'est aujourd'hui également un port commercial, un port local, et un port international pour le transport de personnes. La priorité de la ville a été de construire des espaces résidentiels et non pas de vastes espaces publics. Les places notamment sont peu nombreuses. De plus, les quartiers résidentiels du nord de la ville, au-delà de l'autoroute ne semblent pas perçus par l'ensemble des habitants comme faisant réellement partie de la ville⁴².

⁴¹ Un comté peut être métropolitain ou non-métropolitain en Angleterre. Dans le cas de Portsmouth, son comté, le Hampshire, est non-métropolitain.

⁴² Les informations sur la ville de Portsmouth ont été récoltées lors d'une entrevue avec le professeur Donald Houston, professeur de géographie et directeur de l'UFR de géographie à Portsmouth lors de notre première entrevue en mars 2018.

Carte 3 : Répartition des différents quartiers de Portsmouth



Source : Nomis Uk

Réalisation : E.L.B., 2021

J'ai pris la décision à Portsmouth de travailler sur deux quartiers, Saint Jude et Eastney pour la classe « supérieure », sur le quartier de Milton pour la classe « moyenne » et enfin sur le quartier de Fratton pour la classe « populaire ». N'ayant pas accès aux mêmes statistiques que pour la France, j'ai été amenée à m'adapter pour déterminer les quartiers à étudier, toujours en croisant statistiques et présence de structures sur le terrain (associations, maisons de quartier, églises etc.). La délimitation des quartiers à Portsmouth est faite par l'unité statistique des *Wards*⁴³, l'échelle statistique la plus fine au Royaume-Uni. Bien que cette unité représentait pour moi le seul choix cohérent pour la cartographie et le choix de mes quartiers d'études, j'ai pu réaliser au cours de mon travail, que leur représentation par les habitant·e·s différait selon les *Wards*. Certains quartiers comme Southsea ont des limites assez floues pour les usager·e·s, s'étendant pour certain·e·s jusqu'au centre-ville et pour d'autres englobant uniquement le *Ward* de *Central Southsea* et les *Wards* côtiers du sud. Afin de déterminer quel quartier étudier, j'ai donc mobilisé, par *Wards*, les catégories produites par l'*Office for National Statistics* (ONS) pour l'emploi par occupation, soit l'équivalent des catégories socio-professionnelles (voir tableau 1).

⁴³ Pour comparaison, un IRIS à Caen ou à Rouen représente environ 2500 habitant·e·s là où un *Ward* représente en moyenne 9500 habitant·e·s.

Tableau 1 : catégories socio-professionnelles par groupe au Royaume-Uni

| Groupe | Nom | Métiers associés | Équivalence ⁴⁴ |
|--------|--|--|---|
| 1 | Managers and senior official 1 | Gestionnaires et hauts fonctionnaires | PCS 3 « Cadres et professions intellectuelles supérieures » |
| | Professional 2 | Profession libérale, enseignants, psychologues, infirmier·e·s | PCS 3 « Cadres et professions intellectuelles supérieures » PCS 4 « Professions intermédiaires » |
| 2 | Associate Professional and Technical 3 | Techniciens et aides des deux premiers groupes : niveau élevé de qualification. Catégorie très large Ex : technicien de laboratoire, cartographe, artiste. | PCS 4 « Professions intermédiaires » |
| 3 | Administrative and secretarial 4 | Administratif, secrétariat. | PCS 5 « Employés » |
| | Personal Services 6 | Services à la personne. Ex : auxiliaire de crèche, hôtesse de l'air, sauveteur | PCS 5 « Employés » |
| | Sales and customer service 7 | Vente, service clientèle. | PCS 5 « Employés » |
| 4 | Skilled Trades 5 | Métiers spécialisés, artisans. Ex : producteur (agricole), forgeron, maçon | PCS 1 « Agriculteurs exploitants » PCS 6 « Ouvriers » |
| | Process plant and machine operative 8 | Ouvrier, transport routier. Ex : machiniste, contremaître | PCS 6 « Ouvriers » |
| | Elementary occupations 9 | Occupations élémentaires. Ex : ouvrier agricole, nettoyeur industriel, postier, agent de sécurité | PCS 6 « Ouvriers » |

Source : ONS UK 2020

Réalisation : E.L.B., 2018

J'ai sélectionné simultanément les *Wards* de Saint-Jude et Eastney and Craneswater, tout d'abord pour leur forte représentation de personnes exerçant un métier du premier groupe (voir carte 4), mais également pour la présence de diverses structures de rassemblement d'habitant·e·s du quartier comme un *community center*⁴⁵ ou encore de petites églises organisant des rencontres de certains groupes – femmes avec enfants, personnes de plus de 65 ans – qui

⁴⁴ Il s'agit d'un essai d'équivalence entre les catégories socio-professionnelles du Royaume-Uni et les catégories françaises, pour une meilleure compréhension du lecteur ou de la lectrice. Cette équivalence n'a donc rien d'officiel, il s'agit simplement d'une aide de lecture. Source : <https://www.ons.gov.uk/methodology/classificationsandstandards/standardoccupationalclassificationsoc/soc2020/soc2020volume1structureanddescriptionsofunitgroups>

⁴⁵ Littéralement « centre communautaire », l'équivalent en Angleterre d'une maison de quartier.

m'ont permis d'avoir accès plus facilement à une population d'enquêtées. J'ai exceptionnellement choisi de prendre deux quartiers car, comme j'ai pu l'évoquer précédemment, les *Wards* de la zone rassemblant Central Southsea, Saint-Jude et Eastney and Craneswater correspondent plus globalement à ce que les habitant·e·s identifient comme le quartier de Southsea. Je me suis concentrée au début uniquement sur le *Ward* de Saint-Jude pour me rendre compte qu'il n'était pas cohérent de ne conserver que cette partie du quartier de Southsea, pourtant relativement homogène socialement. J'ai malgré tout mis de côté la partie de Central Southsea car celle-ci est plus marquée par les *pubs* et la présence de maisons louées en colocation à des étudiant·e·s et s'apparente moins à un quartier de classe dite supérieure.

Photographie 1 : Quartier de Saint-Jude



Photographie : E.L.B., 2018

Photographie 2 : Albert road dans Central Southsea

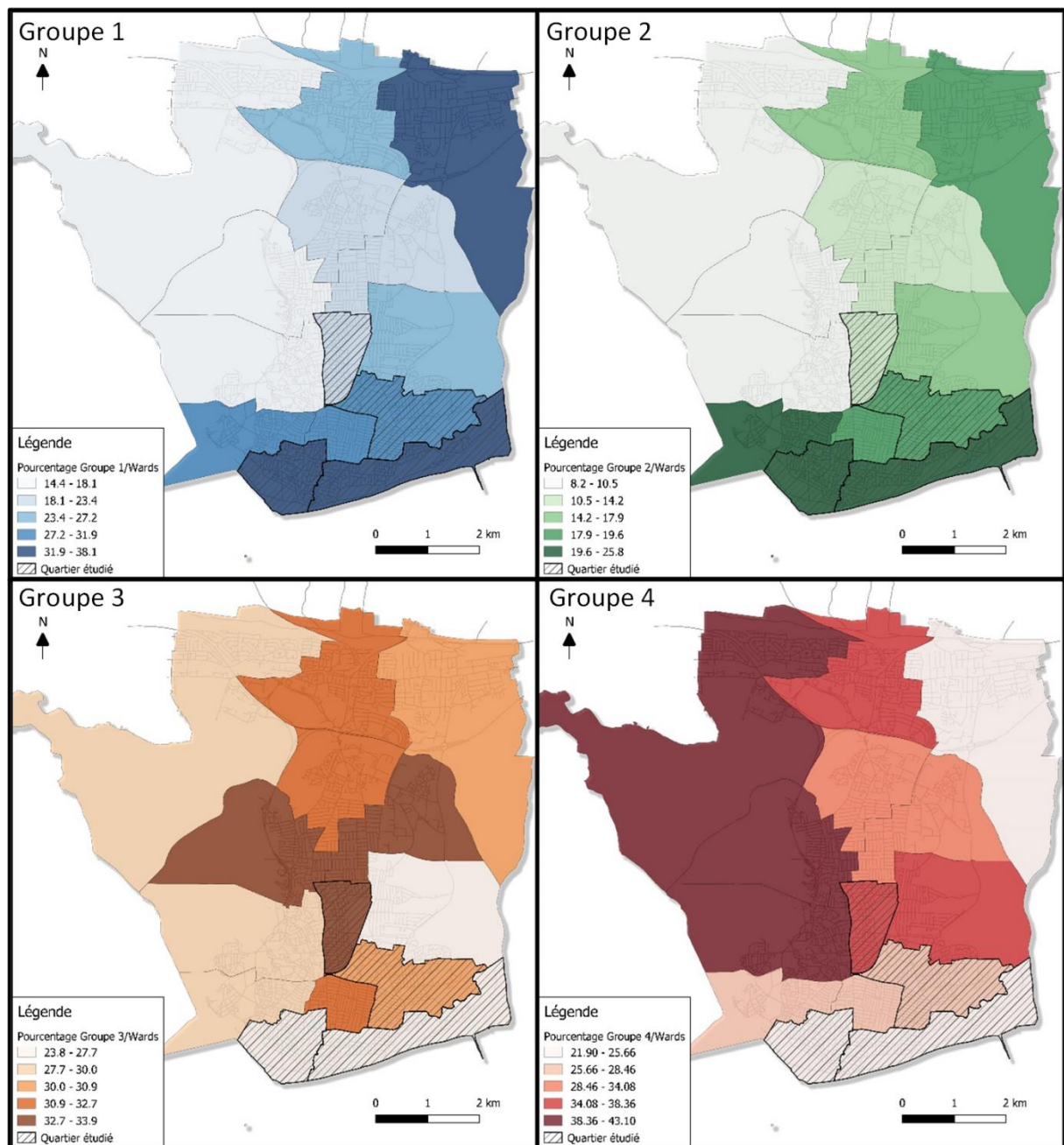


Photographie : E.L.B., 2018

Le quartier de Milton se situe socialement entre un quartier de classe « moyenne » et un quartier de classe « moyenne supérieure » selon les zones traversées. Comme indiqué sur la carte 4, Milton concentre une représentation moyenne à élevée des groupes 1 et 2, une représentation moyenne du groupe 2 et une moyenne à faible du groupe 4. Le surnom de Milton est « Milton Village », ce qui illustre très bien la raison pour laquelle je l'ai préféré à d'autres quartiers de classe « moyenne », plus au nord de la ville. Les habitant·e·s de Milton, s'y identifient fortement et les lieux de rencontre – *community center*, associations, bibliothèque, café associatifs, parcs – y sont nombreux, de même que les groupes de nouvelles et de support entre habitant·e·s en ligne. Tous ces éléments ont fait de Milton un quartier idéal pour la recherche d'enquêtées.

Enfin, le quartier de Fratton se place lui à la frontière entre classe « moyenne inférieure » et classe « populaire » avec une forte représentation du groupe 3, une représentation moyenne des groupes à forte du groupe 4 et une représentation moyenne à faible des groupes 1 et 2 (voir carte 4). Ce quartier abrite la gare secondaire de Portsmouth ainsi que – dans ses limites élargies –, le stade de football « Fratton Park ». Fratton est un quartier d'immigration qui abrite une communauté polonaise importante, mais également un mélange d'autres cultures, notamment indiennes et pakistanaises. Il y a donc une diversité de profils que j'ai trouvée intéressante dans ce quartier, ainsi qu'un *community center* et une bibliothèque municipale, permettant le contact avec des potentielles enquêtées.

Carte 4 : Répartition des groupes 1, 2, 3 et 4 par Wards à Portsmouth en pourcentage



Source : Nomis Uk 2017

Réalisation : E.L.B., 2021

À Portsmouth, la sélection des lieux et de la ligne de transport en commun a été un peu plus difficile que dans les autres villes car non seulement je ne connaissais pas la ville, mais je n'avais pas non plus l'avantage d'avoir les premiers développements de la carte participative pour orienter mon choix. En arrivant, j'ai donc pris le temps de déambuler dans les rues, et certains lieux sont apparus comme évidents : la gare centrale, le front de mer au niveau de la promenade et de la South Parade Pier (voir photographie 3), le campus principal de l'université ou encore Gunwharf Quays, le nouveau centre commercial ouvert, un *outlet* mélangeant restaurants, bars, cinéma et commerces de diverses marques. Comme j'ai pu l'évoquer précédemment, la ville de Portsmouth est très dense, les places publiques y sont assez rares, j'ai

donc sélectionné l'unique place, celle de la mairie. Cette place est très vivante, entre son aspect historique et touristique, sa fonction de jonction entre l'université et le centre-ville, sa proximité avec des lieux festifs étudiants et la mise en place d'évènements en intérieur dans le *guildhall* et de manière saisonnière en extérieur – cinéma de plein air en été, patinoire en hiver. La rue commerçante que j'ai sélectionnée est Commercial road, la seule vraie rue commerçante du centre-ville. En effet, le centre-ville de Portsmouth est assez réduit, mais cela s'explique par le fait qu'il existe en fait un grand nombre de centralités secondaires avec leur propres rues commerçantes. La plus importante de ces centralités secondaires est Southsea, quartier plus axé sur les restaurants, les bars et les commerces alternatifs, qui constitue à mon sens en le vrai cœur de la ville. C'est dans ce quartier que j'ai choisi l'Albert road, rue principale du quartier, comme rue commerçante plus festive, qui s'anime à la nuit tombée là où Commercial road s'éteint complètement. Le choix d'un espace vert a été plus difficile car je souhaitais un lieu ouvert, qui me soit accessible à l'observation de jour comme de nuit, ce qui n'est pas le cas du Victoria Park, néanmoins très intéressant, seul parc du centre-ville. Le Southsea Common au niveau du front de mer était une possibilité mais son étendue importante rendait le protocole d'observation difficile à mettre en place. J'ai finalement choisi le Bransburry Park, dans le quartier de Milton, pour le grand nombre d'activités qui y prennent place – équipements sportifs, jeux pour enfants, café, associations, évènements réguliers– et pour son ouverture.

Photographie 3 : South Parade Pier à Portsmouth

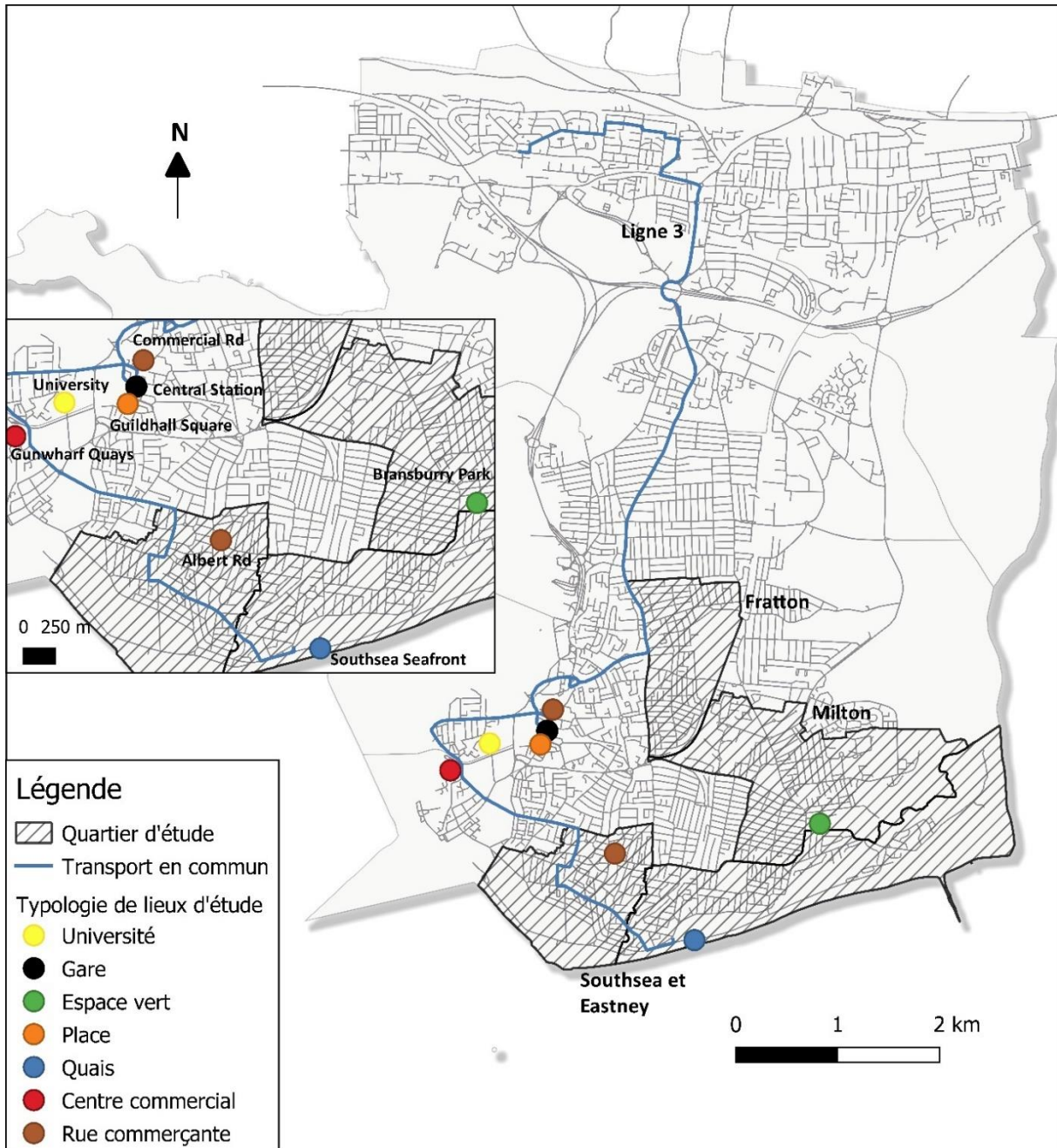


Photographie : E.L.B., 2021

Portsmouth a une particularité au niveau des transports en commun, les réseaux sont assumés par deux compagnies privées : Stagecoach et Firstbus, ce qui implique une mise en concurrence du réseau à l'intérieur même de la ville. J'ai donc étudié les réseaux proposés par les deux compagnies pour finalement choisir une partie de la ligne 3 gérée par le réseau de Firstbus. L'intérêt de cette ligne est qu'elle traverse toute la ville. Elle part du bord de mer,

passe par le centre commercial, derrière l'université, traverse le centre-ville pour ensuite au nord faire un arrêt au Queen Mary Hospital. Je n'ai sélectionné qu'une partie de la ligne car celle-ci est en réalité deux fois plus grande et se poursuit bien au-delà des limites de Portsmouth, ce qui n'avait pas d'intérêt dans le cadre de cette thèse.

Carte 5 : Identification des espaces d'étude à Portsmouth



Source : Normis UK

Réalisation : E.L.B., 2021

5. Rouen

La ville de Rouen est arrivée dans un second temps du processus de choix des espaces d'études. Je souhaitais faire une comparaison avec au moins trois villes différentes afin de ne pas pencher vers une binarité de mes résultats de comparaison. Pour cela, je souhaitais trouver une ville qui ne soit malgré tout pas trop culturellement éloignée de la ville de Caen – par exemple comme une ville du sud de la France – afin de pouvoir isoler plus efficacement le facteur culturel dans la comparaison avec Portsmouth. En effet entre le nord et le sud de la France, les différences en termes d'architecture, d'ensoleillement, de climat, de pratiques des espaces publics auraient déjà été très différentes. Après une hésitation avec Rennes, j'ai finalement choisi de travailler sur la ville de Rouen pour plusieurs raisons. Tout d'abord pour ses similarités avec Caen et Portsmouth. Rouen intramuros compte 110 169 habitant·e·s, ce qui est comparable à Caen. Il s'agit d'une ville proche de la mer, avec une université, un accès facile à la capitale et un historique industrialo-portuaire. Lorsque j'ai débuté la réflexion de cette thèse – en 2018 – le remaniement des régions françaises plaçait Caen et Rouen dans une seule Normandie et non plus Caen comme capitale de la Basse-Normandie et Rouen capitale de la Haute-Normandie. Ajouter à la comparaison la première ville de la Normandie nouvellement unifiée m'a semblé alors être un élément intéressant à apporter à l'analyse. Les différences notables entre Caen, Rouen et Portsmouth ont également joué une grande part dans ce choix. La différence la plus importante à mon sens est la relation entre la ville-centre et la périphérie. Dans le cas de Caen, d'un point de vue purement statistique, son unité urbaine compte 200 230 habitant·e·s, soit moins du double de la population intra-muros. L'intercommunalité de Caen la mer est malgré tout un peu plus large que l'unité urbaine, avec 48 communes et 268 476 habitant·e·s. La ville-centre a donc une prépondérance par rapport à sa périphérie. Dans le cas de Portsmouth, comme j'ai pu l'indiquer précédemment, la ville est seule, sans unité urbaine ou agglomération administrative. Dans le cas de Rouen, l'unité urbaine compte 672 681 habitant·e·s, soit plus de six fois la population de la ville-centre. L'intercommunalité de la métropole de Rouen quant à elle est moins large que son aire urbaine avec 71 communes pour 492 681 habitant·e·s.

Bien que je ne travaille pas à des échelles aussi larges que l'aire urbaine ou l'intercommunalité, ces différences entre les trois villes sont à prendre en compte dans leur comparaison. En effet, les lieux étudiés dans la ville-centre, seront probablement pratiqués par une population plus large de l'unité urbaine dans le cas de Rouen. Par exemple, les bâtiments principaux de l'université elle-même se trouvent dans la ville périphérique de Mont-Saint-Aignan, bien que des campus se trouvent à Rouen même, comme celui que j'ai choisi de prendre en compte dans les lieux d'études. Cela a également orienté mon choix de prendre en compte dans le cas de Caen, la première couronne périurbaine pour l'étude de la ligne de tramway, et de la première et seconde couronne dans le cas de Rouen, non seulement pour l'étude la ligne de métro-bus, mais également dans le choix des quartiers d'étude. En effet, à Rouen, la

continuité urbaine est telle qu'isoler l'étude aux limites administratives de la ville de Rouen n'aurait pas fait sens.

À Rouen comme à Caen, les quartiers d'études ont été déterminés statistiquement par la forte représentation de certaines PCS. Cependant, au contraire de Caen, c'est le partenariat que j'ai mis en place avec la métropole de Rouen qui a dans un second temps orienté mes choix. Concernant le quartier de classe « populaire », j'avais dans un premier temps considéré de travailler sur les Hauts de Rouen, constatant d'un réseau associatif fort, d'une forte représentation des PCS 5 et 6 et d'une très faible représentation des PCS 3 et 4 (voir carte 6). Cependant, après quelques recherches, j'ai constaté que ces associations – et notamment les associations de femmes – étaient peu enclines à participer à l'étude, car un projet de marches exploratoires « Les Lombardines en marche » avait déjà été mis en place par la mairie de Rouen en 2016⁴⁶. J'ai donc décidé de me tourner vers la ville du Petit-Quevilly, en bordure directe de la ville de Rouen qui présente des caractéristiques similaires aux Hauts de Rouen du point de vue socio-professionnel. Ce choix s'est avéré également plus intéressant pour la métropole de Rouen, qui n'avait jamais participé à la mise en place de marches exploratoires dans le reste de la métropole.

En ce qui concerne la classe « moyenne », j'ai sélectionné le quartier de Saint-Sever qui concentre un fort pourcentage des PCS 4 et 5 (voir carte 6) et qui possède un réseau associatif important. Ce quartier représente un espace stratégique pour la métropole de Rouen qui souhaite le restructurer complètement. En effet, Saint-Sever sera le quartier de la nouvelle gare de Rouen à l'horizon 2030⁴⁷. Saint-Sever est le deuxième centre de la ville mais souffre d'une image assez négative par les habitants, que ce soit du point de vue de l'entretien des espaces publics ou des individus et groupes sociaux qui s'y trouvent. D'un point de vue des populations en présence, Saint-Sever est marqué par un grand nombre de magasins d'origine africaine avec une clientèle elle aussi majoritairement africaine. J'avais tout d'abord choisi de travailler sur le quartier du Jardin des Plantes, au sud de Saint-Sever, à la limite avec Petit-Quevilly pour son côté plus résidentiel. Bien que j'aurais pu mener quelques entretiens dans ce quartier, l'absence d'un réseau sur lequel m'appuyer ne m'a pas permis de le sélectionner comme quartier d'étude à part entière.

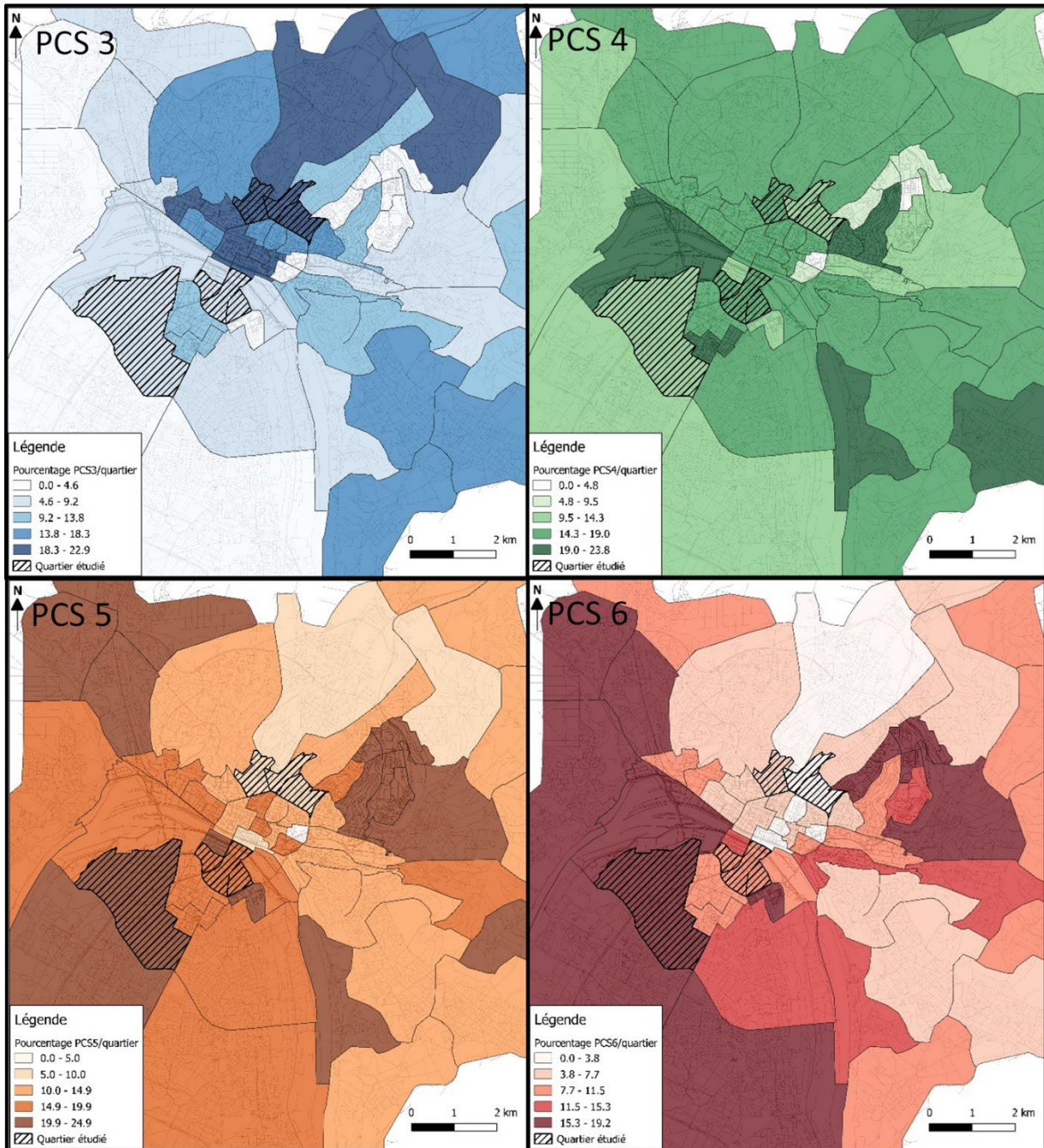
Enfin, les quartiers de la Gare et de Jouvenet se sont imposés à moi concernant la classe dite « supérieure » par la surreprésentation de la PCS 3 et la faible représentation des PCS 5 et 6 (voir carte 6). Jouvenet en particulier est un quartier très résidentiel à l'ambiance de « village », avec de nombreuses maisons individuelles anciennes. Bien que les quartiers de classe dite « supérieure » soient plus difficiles à approcher – moins de structures associatives et

⁴⁶ <https://www.youtube.com/watch?v=03bRACdxAns> vidéo du projet « Les Lombardines en marche » par la ville de Rouen.

⁴⁷ Pour plus de détails sur le projet Saint Sever nouvelle gare : <http://www.saint-sever-nouvelle-gare.com/le-calendrier>.

de structures d'aide pour les jeunes par exemple –, malgré cela, ma collaboration avec la métropole de Rouen a permis de trouver un nombre suffisant de participantes dans les quartiers Gare et Jouvenet.

Carte 6 : Pourcentage des PCS 3, 4, 5 et 6 par quartier ou ville périphérique à Rouen



Source : BDTOP0 76, 2016, INSEE 2013

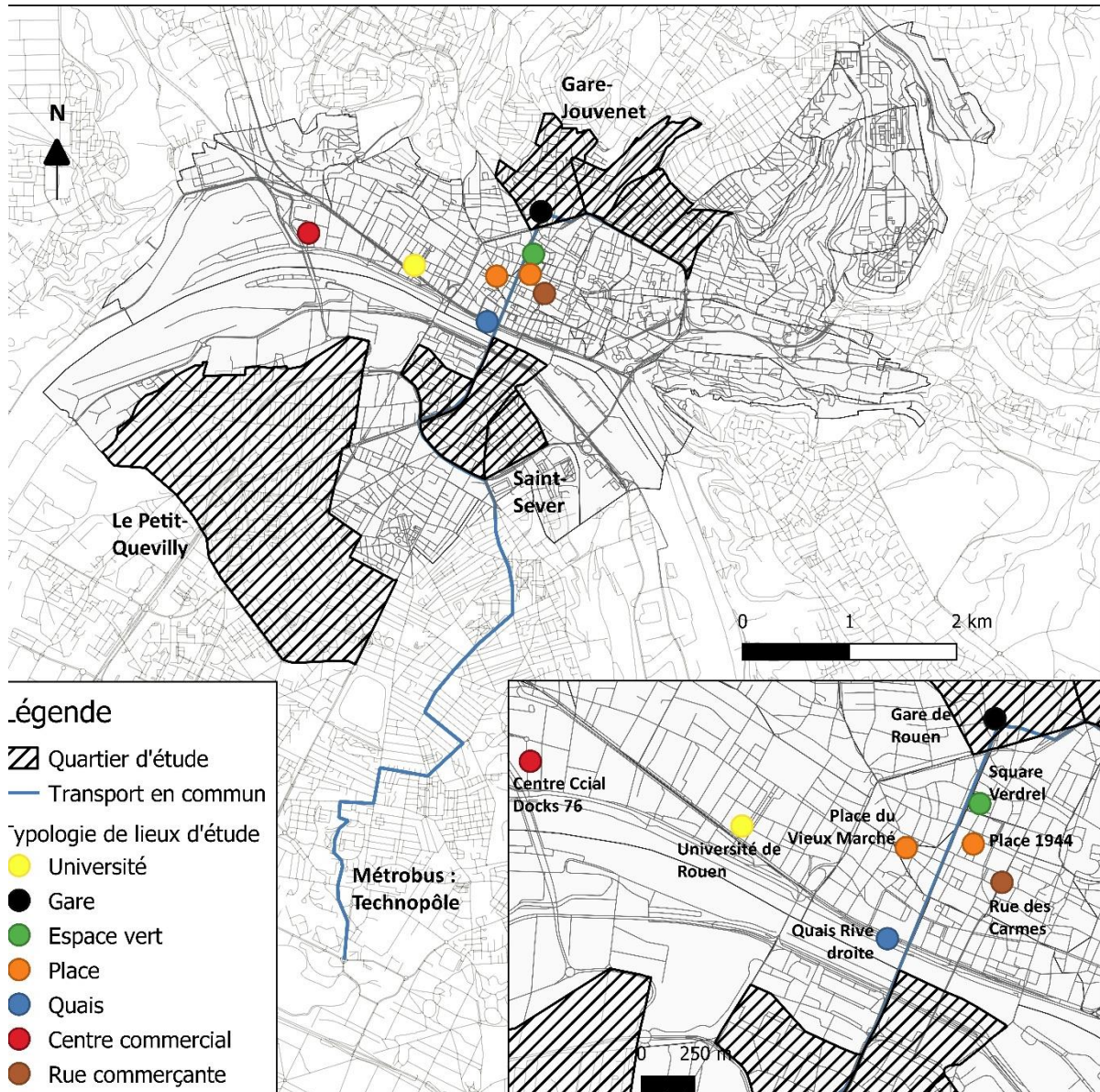
Réalisation : E.L.B., 2021

Plusieurs lieux d'étude sont apparus comme une évidence dès le départ, telle que la gare de Rouen ou la place du Vieux Marché. La place du Vieux Marché est une des places les plus importantes de Rouen et présente des similitudes avec la place Saint-Sauveur d'un point de vue historique et commerçant – restauration, bars –. Concernant la rue commerçante, j'ai dû faire un choix entre les deux rues commerçantes principales des deux centralités rouennaises : la rue

des Carmes – centralité Rive Droite – et la rue Saint-Sever – centralité Rive Gauche. Bien que la rue Saint-Sever aurait été un lieu d’observation très riche, notamment en lien avec les résultats de la carte participative et les marches comparatives, j’ai finalement fait le choix de la rue des Carmes pour sa comparabilité avec le boulevard Maréchal Leclerc à Caen et Commercial road à Portsmouth. Concernant les quais, j’ai dû faire un choix entre la rive droite et la rive gauche. Ce choix s’est finalement porté sur la rive droite pour la présence de restaurants à proximité qui la rapproche – du point de vue des usages – du port de Caen et de la digue de Portsmouth. Pour les espaces verts, le square Verdrel s’est détaché assez naturellement pour plusieurs raisons. Sa position centrale, son ouverture jour et nuit, mais également son histoire. Le square Verdrel était un lieu avec une réputation de lieu de shoot et de deal, peu sécurisé la nuit. Suite à son réaménagement qui a duré un an, de 2016 à 2017⁴⁸, les usages du parc semblent s’être diversifiés. Le centre commercial et l’université ont été sujets à plus d’interrogations de ma part. L’université de Rouen se trouve principalement à Mont Saint-Aignan, une commune au nord-ouest de Rouen, ce qui ne convenait pas pour la comparaison avec Caen et Portsmouth où l’université se trouve au cœur de la ville. J’ai donc choisi le campus d’économie et de droit, situé rue Pasteur, à proximité de la préfecture, en bordure du centre-ville de Rouen. Le choix d’un centre commercial s’est quant à lui joué sur d’autres critères que la localisation. J’avais au départ choisi le centre commercial de Saint-Sever mais après quelques observations, j’ai réalisé que le centre Docks 76 était plus proche du centre commercial des Rives de l’Orne à Caen et de Gunwharf Quays à Portsmouth, soit un centre plus récent, perçu largement positivement sur la carte participative, un peu à l’écart du centre, dans une zone réhabilitée. Enfin, la place du 19 avril 1944 a été mon dernier choix. En effet, il a été difficile pour moi de trouver une rue festive, dédiées aux bars à Rouen. La place du 19 avril 1944 et une partie de la rue Ganterie comptent plusieurs bars et sont animés de nuit par une population jeune, étudiante.

⁴⁸ Article d’un média local sur le réaménagement du square : https://actu.fr/normandie/rouen_76540/travaux-en-centre-ville-de-rouen-le-square-verdrel-ferme-pendant-un-an_797369.html.

Carte 7 : Carte d'identification des espaces d'étude à Rouen



Source : BDTOPO 76

Réalisation : E.L.B., 2021

Comme à Caen, j'ai souhaité dans un premier temps sélectionner deux lignes de transports en commun à Rouen, l'une transversale d'est en ouest et l'autre du nord au sud. Cependant, après avoir étudié les différents réseaux (bus, TEOR, métrobus), j'ai constaté qu'il n'y avait pas de ligne traversant la ville d'est en ouest qui correspondait à mes critères nécessaires de fréquence et de temporalité. J'ai donc choisi de me concentrer sur la ligne de métrobus qui traverse les points stratégiques du centre-ville ainsi que plusieurs quartiers et villes de la métropole avec une étendue horaire suffisante pour pouvoir mener des observations en matinée, après-midi et de nuit.

6. La démarche comparative, un choix à nuancer

Les limites de la démarche comparative, particulièrement concernant un travail de thèse ont été très bien cernées par Fleury (2008). Faire du terrain dans trois villes implique de faire des allers-retours. J'avais tout d'abord envisagé de passer de longues périodes continues de terrain – par tranche de 6 mois par exemple – dans chacune de mes villes d'études mais je pense que cela aurait été une erreur. En effet, la méthode évoluant particulièrement au début de la thèse, un de mes terrains aurait été sujet à plus de « tâtonnements » méthodologiques que les autres. De plus, comme je le développerai plus tard, ce sont les périodes d'éloignement puis de retour sur le terrain qui m'ont permis d'avoir du recul, et une meilleure connaissance de mes villes d'études. Pour autant, l'éloignement des terrains, les différences culturelles, de langages, de connaissance personnelle de la ville impliquent une intensité de travail différente entre chacune des villes, malgré la mise en place d'une méthodologie stricte à visée comparative. C'est dans ce cadre que j'ai développé une méthodologie mixte pour cette recherche, afin de pouvoir travailler sur chaque ville par étapes et dans la conscience que les aléas du terrain, mais également la comparaison de trois villes différentes dans deux pays implique que chacune de mes méthodes n'aura pas un développement homogène à Caen, Rouen et Portsmouth.

Chapitre 6

L'utilisation des méthodes mixtes

1. Les méthodes mixtes, pourquoi ?

Dès l'élaboration de mon projet de thèse en master, l'introduction des méthodes mixtes dans ce projet de recherche devenu thèse, m'est apparu de manière évidente dans l'élaboration de la méthodologie. Le point de départ de cette réflexion était double. Tout d'abord, celui d'intégrer pleinement le traitement par SIG (Système d'Information Géographique) dans mon travail de recherche, mais également la volonté d'aller au-delà de la comparaison pour proposer avec cette thèse un outil d'analyse modulable et applicable aux villes moyennes occidentales. Avant d'aller plus loin dans les raisons de ce choix méthodologique, il s'agit déjà de comprendre la signification d'une recherche utilisant les méthodes mixtes (RMM).

« (...) il est légitime de considérer comme MM [méthode mixte] toute combinaison d'approches méthodologiques, de devis et de techniques de collecte ou d'analyse de données, mais uniquement lorsque ces combinaisons satisfont trois conditions : 1) au moins une méthode QUAL [qualitative] et une méthode QUANT [quantitative] sont combinées (...); 2) chaque méthode est utilisée de façon rigoureuse par rapport aux critères généralement admis (...); et 3) la combinaison des méthodes se traduit par une intégration des approches méthodologiques, des devis ou des techniques et des données et (ou) des résultats. » (Pluye 2009, 131)

Les méthodes mixtes, bien qu'utilisées en pratique depuis le début du XX^{ème} siècle, n'auraient été pensées dans un protocole de recherche que depuis la fin des années 80 par des scientifiques d'horizons divers, et seulement conceptualisées en 2003 par la parution du « *Handbook of Mixed Methods in Social & Behavioral Research* » de Charles Teddlie et Abbas Tashakkori (Turcotte 2016b). Il s'agit donc d'un champs méthodologique émergent depuis les années 2000.

Conduire une RMM signifie donc mêler méthodes quantitatives, dans le cas de ma recherche les comptages dans l'espace public et les transports en commun ou la mise en place d'un questionnaire, et méthodes qualitatives comme les entretiens compréhensifs ou encore les marches comparatives. Par ailleurs, pour qu'une recherche puisse être considérée comme utilisant des méthodes mixtes, il ne s'agit pas uniquement de mettre en place un protocole de recherche qualitative et un protocole de recherche quantitative mais de lier les deux dans les

résultats, d'utiliser ces deux méthodes comme complémentaires (Pluye 2009) ou synergétiques (Turcotte 2016b).

« L'approche complémentaire indique que les résultats QUAL et QUANT sont présentés séparément mais, qu'un élément QUAL contribue à un élément QUANT ou vice-versa. Par exemple, les résultats QUAL et QUANT sont clairement distincts dans la section « résultats » des rapports d'évaluation ou des publications, mais au moins une phrase suggère que les résultats QUAL et QUANT sont complémentaires. » (Pluye 2009, 131)

Le choix de mon sujet portant sur le corps des femmes dans l'espace public en lien avec l'aménagement me semblait tellement large qu'une analyse uniquement qualitative ou uniquement quantitative n'aurait pas pu en saisir toutes les implications, de la diversité des perceptions jusqu'à l'actuelle fréquentation des espaces publics, du ressenti de féminité jusqu'à la spatialisation et quantification des représentations et perceptions des participantes. Cette volonté rejoint les cinq potentialités de la RMM⁴⁹ développées par Greene (Greene 2007, citée par Turcotte 2016). Je ne vais pas ici reprendre ces cinq potentialités une à une mais plutôt m'arrêter sur deux d'entre elles faisant particulièrement écho aux raisons de mon orientation vers les méthodes mixtes. La première potentialité, en lien avec Pluye (2009) est la complémentarité, c'est-à-dire que les résultats d'un type de méthode peuvent permettre d'expliquer ou d'illustrer les résultats d'une seconde méthode. Lors de la construction de ma méthodologie j'avais particulièrement réfléchi cette complémentarité entre le traitement quantitatif des cartes participatives et des comptages avec les entretiens compréhensifs mais je n'ai pu réaliser l'importance de ces croisements que lors de la phase de traitement⁵⁰. La deuxième potentialité que je vais aborder, moins évidente à mon sens est l'expansion. Le croisement, la jonction entre les méthodes qualitatives et quantitatives à la particularité de permettre au/à la chercheur·se de creuser ses résultats de recherche par le biais d'une méthode, en les nourrissant d'une autre méthode. Voulant finalement couvrir un champ très large afin de comprendre la relation systémique entre espaces corporels et espaces publics dans une perspective d'amélioration de ces derniers, cette possibilité d'expansion des résultats par la RMM m'a paru particulièrement intéressante. Cette approche des méthodes mixtes entre en résonance avec ce que Turcotte (2016) identifie comme une volonté récurrente chez les chercheuses féministes utilisant les méthodes mixtes.

« Leur objectif fondamental demeure celui du dévoilement d'un savoir invisible, émanant le plus souvent de la parole des femmes, dans une visée concrète de changement social, soit la dissolution des inégalités entre les sexes/genres. Les chercheuses féministes utilisent également les méthodes mixtes dans une volonté explicite de générer un éclairage multiple et concomitant sur leurs problématiques. » (Turcotte 2016b, 118)

⁴⁹ Pour reprendre la traduction française faite par Bourgault et al. (2010) et Guével et Pommier (2012) reprise par Turcotte (2016) ces cinq potentialités sont : la triangulation, la complémentarité, le développement, l'initiation et l'expansion.

⁵⁰ Voir Partie 3.

Dans son article, Turcotte (2016) mets malgré tout en garde contre la RMM en invoquant le fait qu'il ne s'agit pas d'en faire la marche à suivre pour une étude ou un projet de recherche réussi et retranscrit la crainte d'autres auteurs selon lesquelles cette autorité de la RMM pourrait marginaliser les recherches qualitatives et critiques. Pour ma part, je ne pense pas qu'une recherche par méthodes mixtes soit antonymique d'une recherche critique. Concernant cette thèse, c'est bien la volonté d'une approche systémique et intersectionnelle qui a orienté le choix de la méthodologie vers une RMM à approche complémentaire.

Au-delà d'une approche complémentaire des méthodes mixtes, je me pose en accord avec Walker (2012), en considérant que l'usage des méthodes mixtes va au-delà de la seule combinaison du quantitatif et du qualitatif mais intègre également l'emboîtement des échelles dans la récolte de données. Il s'agirait donc d'intégrer aux méthodes mixtes la comparaison des échelles spatiales (pays/ville/quartier/lieux), humaines (groupe/individu) et temporelles (matin/après-midi, soirée), incluant ainsi la démarche comparative de cette recherche dans toutes les étapes de la production scientifique.

Tableau 2 : Récapitulatif des méthodes utilisées en fonction de l'échelle spatiale considérée et de leur place dans la démonstration retenue

| Méthode utilisée | Type de méthode | Échelle | Importance |
|--------------------------|------------------------|----------------|--------------------|
| Cartes participatives | Quantitatif/Qualitatif | Agglomération | Méthode principale |
| Comptages | Quantitatif | Lieu | Méthode principale |
| Entretiens compréhensifs | Qualitatif | Individu | Méthode principale |
| Marches exploratoires | Qualitatif | Quartier | Méthode secondaire |
| Observations | Qualitatif | Lieu | Méthode principale |
| Questionnaire | Quantitatif | Mixte | Méthode secondaire |

Réalisation : E.L.B., 2020

La figure ci-dessus présente un récapitulatif des méthodes utilisées dans cette thèse, leur type (quantitatif et/ou qualitatif), leur échelle d'utilisation principale ainsi que leur importance. Je décompte ainsi quatre méthodes principales et deux méthodes secondaires. Je détermine deux niveaux d'importance dans ces méthodes car la diversification et la multiplication des méthodes ne peut pas aller sans une certaine hiérarchie si on ne veut pas se perdre dans leur diversité et finalement sous-exploiter les résultats. Les cartes participatives, les comptages et l'observation (effectués dans le même temps mais séparés pour cette présentation) ainsi que les entretiens compréhensifs sont donc les méthodes principales de cette thèse car elles m'ont permis d'en développer les grandes lignes d'analyse. En ce qui concernent les méthodes secondaires elles m'ont permis d'appuyer les résultats, de les confronter au terrain, comme avec les marches exploratoires, ou encore de questionner un aspect particulier du sujet tel que le questionnaire comparant le comportement d'hommes et femmes dans les espaces publics entre les différentes périodes de confinement et de déconfinement liées à la pandémie

de la Covid-19. Cette dernière méthode et ses résultats n'ont pas été intégrés aux résultats de cette thèse car elle concerne un contexte de crise sanitaire, finalement assez marginal dans la part des entretiens menés entre les confinements successifs de l'année 2020. Malgré tout, ces résultats pourront être exploités par la suite sous la forme d'un article scientifique par exemple.

2. L'observation

Dans ce travail, l'observation a été mobilisée pour les lieux d'étude et les lignes de transports en commun. Il s'agit d'une observation non participante. Pour conserver une unité entre les trois villes, la grille d'observation ci-dessous a été la même pour tous les lieux d'études, même si l'utilisation d'une telle grille n'exclut pas les observations spontanées.

Tableau 3 : Grille d'observation des lieux d'étude

| | |
|---------------------------------------|--|
| Morphologie de l'espace urbain | Nature de l'espace |
| | Présence de mobilier urbain/taille des trottoirs/présence de trottoirs |
| | Détournement de l'espace public ? |
| Ambiance | Odeurs et bruits |
| | Sentiment personnel vis-à-vis de l'espace |
| Fréquentation | Flux de population |
| | Personnes à l'arrêt |
| | Distribution genrée |
| Femmes | Attitude (allure, posture, utilisation de nouvelles technologies etc.) |
| | Groupe/seules |
| | Apparence (maquillage, vêtements etc.) |
| | Type d'activité |
| | Interactions (H/F, F/F ou autre, type d'interaction) |

Réalisation : E.L.B., 2018

Pour effectuer cette grille d'observation, la grille effectuée par Morange et Schmoll (2016) a été une source d'inspiration pour la forme et les différents modules. En effet celle-ci porte également sur les espaces publics bien qu'elle ait été élaborée pour un marché de plein air. La morphologie de l'espace urbain et l'ambiance sont renseignées exclusivement dans un carnet de terrain, tandis que la fréquentation et le détail des femmes sont évaluées à la fois par comptages (quantitatif) et dans le carnet de terrain (qualitatif).

Je mobilise une observation non participante afin d'altérer le moins possible par ma présence, en tant que chercheuse, les attitudes des passant·e·s et des personnes en présence. C'est dans cette optique que j'ai dû adopter moi-même des stratégies corporelles que je développerais plus tard, afin de ne pas attirer l'attention. J'ai expérimenté l'observation dès le

Master 1 puis adapté au sujet de la pratique des espaces publics par les femmes en Master 2 pour ce projet de thèse. Il s'agit de me placer dans des espaces publics, à différents horaires – matin, après-midi, soirée – et à différents moments de la semaine. En effet l'ambiance d'un lieu, liée notamment à sa fréquentation ou à l'amplitude horaire de ses magasins, varie cycliquement selon les horaires, les moments de la semaine, mais également les saisons. Cette constatation m'a amenée à mettre en place une méthodologie d'observations répétitives suivant un calendrier précis (voir tableau 4). J'ai planifié par avance les observations par saison et par ville, soit 96 séances d'observation dans les espaces publics – deux par temporalité hebdomadaire et journalière, et par lieu d'étude –. Une certaine flexibilité était intégrée au planning en cas de conditions météorologiques extrêmes (orage, tempête de neige, canicule etc.) ou d'évènements ponctuels (manifestation, remise de diplômes etc.)

Tableau 4 : Nombre d'observations menées par lieu d'étude

| Temporalité hebdomadaire | Temporalité journalière | Hiver | Été | Automne |
|--------------------------|-------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Semaine | Matinée | 1 ^{ère} observation | 1 ^{ère} observation | 1 ^{ère} observation |
| | | 2 ^{ème} observation | 2 ^{ème} observation | 2 ^{ème} observation |
| | Après-midi | 1 ^{ère} observation | 1 ^{ère} observation | 1 ^{ère} observation |
| | | 2 ^{ème} observation | 2 ^{ème} observation | 2 ^{ème} observation |
| | Soirée | 1 ^{ère} observation | 1 ^{ère} observation | 1 ^{ère} observation |
| | | 2 ^{ème} observation | 2 ^{ème} observation | 2 ^{ème} observation |
| Week-end | Matinée | 3 ^{ème} observation | 3 ^{ème} observation | 3 ^{ème} observation |
| | | 4 ^{ème} observation | 4 ^{ème} observation | 4 ^{ème} observation |
| | Après-midi | 3 ^{ème} observation | 3 ^{ème} observation | 3 ^{ème} observation |
| | | 4 ^{ème} observation | 4 ^{ème} observation | 4 ^{ème} observation |
| | Soirée | 3 ^{ème} observation | 3 ^{ème} observation | 3 ^{ème} observation |
| | | 4 ^{ème} observation | 4 ^{ème} observation | 4 ^{ème} observation |

Réalisation : E.L.B., 2021

Chaque séance d'observation se déroule de la même façon. Je me rends sur le lieu, note dans un carnet l'heure, le jour, ainsi que des facteurs météorologiques (température, conditions). Une fois sur place je commence par prendre une photographie du lieu, je prends acte du flux de personnes traversant l'espace, je mène une première observation qualitative pour dresser un premier portrait des passant·e·s et des personnes en présence. Ensuite, je débute la partie

quantitative de l'observation⁵¹ et compte les personnes en présence, puis je lance un chronomètre de 15 minutes. Dans un premier temps, je dresse un état général des personnes en présence (voir tableau 5) comptant selon des critères comme le genre – perçu – ou la composition des groupes de personnes. Dans un second temps, je me concentre uniquement sur les passantes. Comment celles-ci sont-elles habillées ? Sont-elles plutôt âgées ? Enfin, pour la dernière phase d'observation, je me concentre de nouveau sur les femmes, mais cette fois-ci sur leur vitesse de marche selon qu'elles soient accompagnées ou non, et par qui.

Chaque phase de comptage dure théoriquement 15 minutes, et donc chaque observation 45 minutes. Cependant, à chaque arrivée dans un de mes lieux d'observation, je juge du flux de passant·e·s pour décider si je peux réduire cette durée à 30 minutes – en comptant en même temps les étapes 2 et 3 – ou même à 15 minutes – en comptant toutes les étapes en même temps –. Par exemple, un dimanche en soirée où le flux de passant·e·s est majoritairement très faible, il sera très fréquent pour moi de réduire la durée d'observation à 15 minutes. Par contre, il sera impossible pour moi de réduire la durée d'observation un samedi après-midi dans une rue commerçante avec un flux d'environ 500 personnes par 15 minutes. J'ai choisi une durée de 15 minutes après plusieurs essais car cela m'a permis de faire des observations d'une durée maximale d'une heure – 45 minutes de comptage, 15 minutes maximum pour l'utilisation de la grille d'observation –, ce qui était nécessaire considérant le nombre important d'observations à réaliser par ville et par saison.

L'évaluation et la construction des critères de comptage (voir tableau 5) méritent quelques clarifications. Le genre par exemple ; il s'agit ici du genre renvoyé par la personne, une femme que j'identifie comme transgenre par exemple sera comptée comme une femme, sans autre distinction. De même, je considère comme couple toute femme accompagnée uniquement d'un homme, même s'il s'agit de manière évidente d'une mère avec son enfant adulte par exemple. Il ne s'agit pas de compter les couples du point de vue amoureux du terme, ce qui exclurait les couples autres qu'hétérosexuels, mais bien uniquement du passage d'une seule femme accompagnée d'un seul homme. Le caractère vif ou terne de l'habillement est déterminé de la manière suivante : pour être considérée « Femme habillée de couleur vive », une femme doit porter au moins un vêtement principal – veste ou manteau, pantalon, jupe ou robe – ou bien au moins deux vêtements secondaires ou accessoires – sac, chaussures, T-shirt – d'une couleur autre que le noir, le bleu jean ou le gris. Enfin, je considère une femme dans la catégorie « âgée » si je considère qu'elle a des marqueurs d'une femme de plus de 65 ans, c'est-à-dire des rides marquées et des cheveux blanchis. L'observation quantitative est donc cadrée par une méthodologie, des critères, mais cela ne lui soustrait pas son caractère furtif, presque automatique et subjectif dans une certaine mesure. C'est un processus assez particulier car il s'agit de catégoriser rapidement des personnes – en particulier les femmes – sur des critères

⁵¹ Voir annexe pour un exemple de tableau récapitulatif de comptages.

totale­ment visuels, presque instan­tané­s. Il est très probable que les passantes ne se seraient pas auto-déclarées de la même façon. Il s'agit d'une perception personnelle mais méthodique, selon des critères fixes et détaillés.

Tableau 5 : Récapitulatif des compteurs utilisés lors des séances d'observation

| Étape 1 : Général | Étape 2 : le corps des passantes | Étape 3 : La vitesse de marche des passantes |
|---------------------------------|-------------------------------------|--|
| Hommes | Femme âgée | Femme rapide seule |
| Femmes | Femme en robe/jupe/short | Femme lente seule |
| Couple | Femme en pantalon | Femme rapide en groupe |
| Groupe d'homme (3 ou plus) | Femme habillée de couleur terne | Femme lente en groupe |
| Groupe de femmes (3 ou plus) | Femme habillée de couleur vive | Femme rapide avec au moins un homme |
| Groupe mixte (3 ou plus) | Femme portant des talons | Femme lente avec au moins un homme |
| Femme à vélo | Femme avec un téléphone | Femme rapide avec enfant(s) |
| Homme à vélo | Femme avec des écouteurs/ un casque | Femme lente avec enfant(s) |
| Femme seule avec enfant(s) | Femme avec une poussette | Femme rapide en couple avec enfant(s) |
| Homme seul avec enfant(s) | Femme enceinte | Femme lente en couple avec enfant(s) |
| Couple avec enfant(s) | | Femme rapide en groupe avec enfant(s) |
| Groupe d'hommes avec enfant(s) | | Femme lente en groupe avec enfant(s) |
| Groupe de femmes avec enfant(s) | | Femme rapide en groupe mixte avec enfant(s) |
| Groupe mixte avec enfant(s) | | Femme lente en groupe mixte avec enfant(s) |

Réalisation : E.L.B., 2021

Dans les transports en commun, le procédé est similaire, avec le même nombre d'observations journalières, cependant, seulement deux saisons sont considérées, l'été ou le début de l'automne et l'hiver. En effet, les différences dans les transports en commun n'étaient pas assez concluantes pour engager le même travail sur une troisième saison. La différence principale réside dans la temporalité de comptage. Dans le bus, les comptages se font à chaque

arrêt pour déterminer qui entre et qui sort et pouvoir ainsi établir un profil des personnes en présence dans le bus/tramway. Le critère de la vitesse de marche n'est bien entendu pas pris en compte et une séance d'observation correspond à un aller-retour, de terminus à terminus.

3. Les marches comparatives

3.1. *La particularité des marches comparatives*

La méthode des marches comparatives ou marches exploratoires comparatives que j'ai développée est une variation autour de la méthodologie des marches exploratoires. Pour bien comprendre ce qui différencie ces deux méthodes, je vais d'abord développer ce que j'entends par marches exploratoires avant de développer ma méthode de marche comparative.

Les marches exploratoires s'inscrivent dans la lignée – en France – de la politique de la ville et notamment de la volonté – depuis les années 1990 – de faire participer les usager·e·s, les habitant·e·s, de les impliquer dans la vie de leur quartiers (Ferrand 2016). C'est également dans les années 1990, au Canada, que naissent les premières marches exploratoires de femmes sous l'impulsion conjointe d'organisations de femmes et de municipalités, celles de Toronto et de Montréal (Masurel 2012). La méthode est exploitée pour la première fois en France dès les années 2000 à Paris Arcueil et Lille puis de nouveau en 2013 dans 12 villes française à la suite d'un appel à projets national. Y est développé – comme au Canada 10 ans auparavant – un objectif sécuritaire d'appropriation des espaces publics par les femmes et un objectif de participation citoyenne à la construction des espaces publics avec les élus locaux (Ferrand 2016). Afin de mener ces marches exploratoires avec une méthodologie similaire dans chacune des villes impliquées, le Comité interministériel des villes publie en décembre 2012 le « Guide méthodologique des marches exploratoires ».

Une marche exploratoire classique se déroule donc de la manière suivante : tout d'abord, il s'agit de trouver le quartier et le site adéquat avec des organisations intéressées sur le territoire pour pouvoir former un groupe d'un maximum de dix femmes avec lesquelles créer un itinéraire. L'activité se déroule alors en trois étapes (Masurel 2012):

- La première rencontre mobilise la méthode des cartes mentales : les participantes peuvent partager les trajets ou les lieux qui créent, pour elles, un sentiment d'insécurité. Il s'agit de préparer la marche en adéquation avec le ressenti de chacune des membres du groupe.
- La seconde rencontre est celle de la marche, menée à l'aide d'un carnet d'enquête portant sur la signalisation de l'espace, la visibilité, l'animation, la convivialité, l'entretien et l'aménagement.
- La troisième rencontre consiste en la restitution des fiches remplies lors de la marche. Il s'agit de faire le bilan, de synthétiser les réflexions nées de la marche. Des restitutions à un public plus large, ou si besoin d'autres marches peuvent alors être discutées.

J'ai donc décidé d'adapter cette méthode des marches exploratoires premièrement en ne faisant pas le focus sur la question sécuritaire. En effet, à mon sens, si l'on veut réfléchir à l'amélioration des espaces publics d'un point de vue inclusif, il ne s'agit pas de se concentrer uniquement sur ce qui fait peur aux femmes, mais également sur ce qu'elles apprécient déjà, ce qui peut s'avérer plus difficile à déterminer. De plus, réduire l'inconfort que peuvent ressentir les femmes dans certains espaces publics à la question sécuritaire est pour moi réducteur. Il est nécessaire d'élargir le champ des participantes dès la présentation de la marche pour comprendre l'étendue des raisons pouvant amener une femme à éviter un lieu où s'y sentir mal à l'aise et ne pas tout renvoyer à une question de sécurité. Au-delà de cette approche théorique différente, la spécificité des marches comparatives réside dans l'organisation de deux marches par groupe, l'une dans le quartier d'habitation des participantes et l'autre en centre-ville, ainsi que la répétition de l'exercice dans différents quartiers de la même ville ou de la même agglomération composés de paysages socio-culturels différents. Il s'agit ainsi de comparer tout d'abord le rapport différencié des marcheuses entre leur quartier d'habitation, espace vécu quotidien, et le centre-ville, espace vécu épisodique, mais également de déterminer s'il existe un facteur social à la représentation et la pratique du centre-ville.

3.2. Les étapes d'une marche comparative

Mener une marche comparative consiste donc finalement pour moi à introduire la démarche comparative à toutes les échelles de travail et non pas uniquement à l'échelle des villes étudiées. Cette méthode se résume donc à trois grandes étapes : la prise de contact, les marches et enfin le bilan.

3.2.1. La prise de contact

La prise de contact doit finalement être, rétrospectivement, l'étape la plus difficile à accomplir en ce qui concerne les marches exploratoires comparatives pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il s'agit de trouver des femmes habitant le quartier choisi, ce qui peut s'avérer plus ou moins difficile selon la présence et l'importance de structures associatives ou d'accueil du public. J'ai utilisé plusieurs méthodes de prise de contact pour les marches exploratoires comparatives. À Caen notamment, j'ai usé de mon réseau personnel afin de chercher de potentielles participantes dans les quartiers de la Grâce de Dieu, de la Haie Vigné et de Saint-Paul/Beaulieu. Cette méthode a été particulièrement fructueuse dans le quartier de la Haie Vigné. En effet, ce dernier concentre un grand nombre de personnes de ma tranche d'âge et d'étudiant·e·s, j'ai donc pu y mobiliser un réseau suffisant pour obtenir un groupe de marche d'âges diversifiés de quatre femmes – initialement six mais deux d'entre elles avaient été testées positives au Covid 19 et ne pouvaient donc pas participer. Ce groupe était donc constitué de proches, de voisines ou d'amies de familles de mes connaissances. La prise de contact a été facilitée car nos connaissances communes avaient expliqué l'activité et la thématique aux enquêtées.

Les structures, institutionnelles ou associatives ont également joué un rôle primordial dans les prises de contact, comme à Rouen avec la métropole et l'association Nous'v'Elles ou à Portsmouth auprès des *community centre*, des églises et des associations. Ces réseaux m'ont permis d'envoyer des appels à participation pour ensuite expliquer au cas par cas aux femmes intéressées l'implication, notamment en termes de temps, qui était nécessaire pour cette méthode des marches comparatives. En parallèle des différentes structures mobilisées, les réseaux sociaux ont encore une fois été un outil intéressant pour le recrutement de participantes. En effet, je proposais aux femmes ayant pris part à la carte participative de laisser leur courriel si elles habitaient dans un des quartiers ciblés et si elles étaient intéressées et disponibles pour aller plus loin dans le projet. Certaines d'entre elles ont pu ainsi prendre part aux marches, même si cette méthode de prise de contact a été plus efficace pour des entretiens – moins chronophages – que pour les marches participatives.

Les marches ont été une des méthodes les plus difficiles du point de vue du recrutement de participantes, même une fois le premier contact établi. En effet, un grand nombre de femmes se disaient intéressées mais pas assez disponibles pour participer à deux marches et un bilan. Un certain nombre de femmes intéressées et disponibles, notamment à Rouen, n'ont finalement pas pu participer car leurs horaires ne correspondaient pas à ceux d'autres potentielles participantes.

3.2.2. Les marches

Une fois le contact établi et les rendez-vous fixés avec des groupes d'au moins trois femmes et d'au plus cinq femmes habitant le même quartier, les marches peuvent se dérouler. La marche en elle-même se décompose en deux temps. Tout d'abord une marche dans le quartier d'habitation des participantes puis un autre jour – si possible la semaine suivante – à la même heure, une marche en centre-ville.

Avant la marche, je recontacte les femmes du groupe en leur demandant de m'envoyer par retour de mail une liste d'au moins six lieux publics pour lesquels elles ont un ressenti fort – positif, agréable ou bien de rejet, de dégoût ou de peur – dans leur quartier. Je sélectionne ensuite quatre à cinq lieux qui ont été cités plusieurs fois pour construire le trajet. Le temps de marche entre chaque lieu ne doit pas être trop long, environ 5 minutes, afin de ne pas décourager les femmes plus âgées ou souffrant d'un handicap physique de participer. Chaque marche doit durer environ une heure. Concernant le trajet en centre-ville, le but est qu'il soit identique entre chaque groupe afin que je puisse comparer les résultats. Je décide donc moi-même du trajet, sur la base des résultats obtenus pour ma carte participative, en intégrant un ou des lieux que j'ai sélectionnés pour mes observations et comptages.

Le jour de la première marche, je rencontre les femmes, leur explique à nouveau le déroulement et leur confie une pochette avec une feuille à remplir⁵² et un guide d'observation (voir tableau 6). À l'arrivée de chacun des lieux, je demande aux participantes de prendre 5, 10 minutes maximum pour regarder autour d'elles mais également mobiliser leurs souvenirs de ces lieux à différents moments de la journée, de l'année, en utilisant le guide. J'utilise ce moment de réflexion personnelle dès l'arrivée dans un lieu, pour permettre à chacune des participantes de donner son avis sans être parasité par l'avis des autres participantes. Dans un second temps, je reviens sur certaines des questions en faisant un point sur leur perception de l'espace public, leur rapport à ce lieu et leur observation des passantes. J'essaie ainsi de voir s'il y a débat, s'il y a des points de vue différents selon les participantes et pourquoi – leur âge, leur ethnicité ou leur vécu par exemple – ou si au contraire les observations sont unanimes. La marche continue alors de se dérouler de la même façon jusqu'au dernier lieu. Le temps de trajet entre chaque lieu est une opportunité pour moi de continuer le débat de groupe, de parler de manière individuelle avec chacune des participantes ou encore d'avoir une réflexion avec les participantes sur la façon dont sont articulés les différents espaces publics sélectionnés.

Tableau 6 : Guide d'observation pour les volontaires des marches comparatives

| | |
|---------------------------|--|
| L'espace public | 1. Quels sont les usages de cet espace à votre avis ? |
| | 2. Que pensez-vous des aménagements (bancs, éclairage, répartitions piéton/voitures/vélos etc.) ? Il y a-t-il des éléments à améliorer et pourquoi ? |
| | 3. Diriez-vous que cet espace est plus pratiqué par des hommes, des femmes ou de manière égale par les deux ? |
| | 4. Le pratiquez-vous habituellement ? Pour quelles raisons et à quels moments (jour de la semaine, moment de la journée, de l'année) ? Le pratiqueriez-vous seule ? Pourquoi ? |
| Rapport à l'espace | 5. Avez-vous un souvenir marquant à propos de cet espace et/ou un commentaire sur votre ressenti (odeur, bruit, impression) ? Vous-sentez-vous à l'aise ? |
| Les passantes | 6. Est-ce que beaucoup de femmes parcourent cet espace ? Sont-elles plus souvent en groupe (mixte ou non), isolées, en couple ? |
| | 7. Quelle est leur attitude (balade, marche rapide, détendues ou non, pratique sportive) ? La trouvez-vous adaptée à ce lieu ? |
| 8. Commentaire libre. | |

Réalisation : E.L.B., 2018

⁵² Voir un exemple de fiche d'observation en annexe.

3.2.3. Le bilan

Une fois la seconde marche terminée, j'organise un bilan avec les participantes. Dans l'idéal, celui-ci se déroule juste après la seconde marche pour éviter tout problème de calendrier et que les deux marches soient encore claires dans l'esprit de chacune. Cela a été le cas pour la plupart des groupes de marches comparatives. Le bilan se passe alors en intérieur, dans un lieu à proximité de la dernière étape de la marche en centre-ville ou bien de la marche du quartier étudié s'il a été nécessaire d'invertir l'ordre des marches. Ces lieux ont été principalement : l'université de Caen, l'université de Portsmouth et les locaux de la métropole de Rouen.

Pendant le bilan, les participantes créent deux cartes mentales en groupe, une de la marche dans leur quartier et une de la marche en centre-ville. Concrètement, je leur présente deux feuilles au format A0 sur lesquelles j'ai tracé une trame représentant de manière schématique chacun des trajets. Je demande alors aux participantes de dessiner collectivement en violet les éléments dont elles se souviennent. Il peut s'agir de mobilier urbain comme de personnes en présence ou même d'une impression, d'un sentiment qu'elles associent au lieu. Ensuite, je leur propose, avec des pastilles de couleur de décider ensemble de trois éléments :

- La qualité de l'aménagement urbain : plutôt mal aménagé, à améliorer ou plutôt bien aménagé
- La mixité : plus d'hommes, mixte, plus de femmes
- Le ressenti dans ce lieu : agréable, mitigé tendant vers le positif, mitigé tendant vers le négatif ou désagréable

Bien sûr, décider de ces éléments provoque le débat, en particulier concernant le ressenti dans le lieu, qui est une perception personnelle. Le but recherché est de créer le débat et que les participantes argumentent leur opinion afin de ne pas juste déclarer par exemple qu'elles apprécient un lieu sans en expliquer ou en chercher la raison. Il ne s'agit pas que certaines se rangent à l'avis des autres mais plutôt qu'elles arrivent à un accord, à une solution permettant de faire coexister sur la carte les différents points de vue. Par exemple, des oppositions entre femmes plus jeunes et femmes plus âgées peuvent apparaître, ou encore des oppositions portant sur la temporalité considérée. Une fois cette étape terminée, je leur demande pour finir d'écrire ou de dessiner pour chaque lieu, ce qu'elles feraient pour améliorer les choses si elles avaient tous les pouvoirs. Cette étape permet aux participantes de réfléchir à des solutions qui pourraient améliorer leur confort dans l'espace public, mais également de rendre compte des limites de l'aménagement dans la transformation des espaces publics.

3.3. Le cas particulier de Rouen et de la marche du quartier Saint Sever

À Rouen, les portes se sont ouvertes plus facilement que dans les autres villes d'étude en ce qui concerne la recherche de participantes. En effet, le partenariat établi avec la métropole de Rouen m'a permis d'avoir accès par l'intermédiaire de l'urbaniste et personne faisant la liaison avec un de mes quartiers d'étude, Aude Peyralbes, à des listes de mails de cette infrastructure.

Deux autres facteurs ont facilité ou du moins modifié le rapport aux marches comparatives, mais également aux entretiens dans la ville de Rouen. Tout d'abord, le contact avec l'association Nou'v'elles portée par Koura Diouf, en liaison avec la métropole par la personne de Salima Terchoune, travaillant dans le département d'urbanisme et d'aménagement et membre actif de l'association. Mais également, la rencontre de Marine Werimont, réalisatrice, tournant un documentaire sur la place des femmes dans les espaces publics en France.

La marche effectuée avec un groupe de femmes dans le quartier Saint-Sever – quartier de classe « moyenne » inférieure mais avec un grand nombre de commerces plus populaires et une forte immigration en provenance d'Afrique subsaharienne – est l'illustration de la convergence de ces trois opportunités et de la difficulté provoquée par un surplus d'acteurs impliqués sur ce type d'exercice. En effet, le quartier Saint-Sever étant la cible du projet de restructuration « Saint-Sever Nouvelle Gare⁵³ », la métropole, incarnée par Aude Peyralbes souhaitait assister aux marches ainsi qu'au bilan. J'ai malgré tout été amenée à refuser la présence du directeur de l'aménagement pour la métropole de Rouen, Bertrand Masson, sa présence masculine et d'homme de pouvoir dans une réunion de femmes pouvant être un élément problématique. En effet, la parole de celles-ci aurait pu être influencée par sa présence, certaines d'entre elles auraient pu être intimidées et ne pas faire part de leur opinion (Raibaud 2015, 48) ou modifier leurs réponses. En rapport avec le développement du projet « Saint-Sever Nouvelle Gare », le groupe de marche d'habitantes de Saint-Sever a été celui pour lequel j'ai reçu le plus de demandes, m'amenant à avoir un groupe plus étoffé qu'à mon habitude, composé de deux femmes blanches de plus de 70 ans, de deux femmes noires d'une trentaine d'année et d'une jeune femme blanche d'une vingtaine d'années. À cela s'ajoutait Aude Peyralbes, une femme blanche d'une quarantaine d'années, à qui j'ai demandé de faire l'exercice comme si elle était une habitante de Saint-Sever, afin de ne pas rajouter une personne ayant fonction d'observante. En effet, le nombre d'observantes était déjà de trois pour ce groupe de marche, car la journaliste Marine Werimont et sa camérawomen étaient présentes pour filmer et ponctuellement interroger les participantes. J'ai accepté ce partenariat sous condition que les participantes acceptent au préalable leur présence, présence à laquelle elles ont toutes répondu avec grand enthousiasme.

Nous étions donc finalement un groupe constitué de six participantes d'âges et d'origines variées, et de trois observantes dont une d'entre elles tenant une caméra. Plusieurs problèmes ont ainsi émergé d'un tel groupe, deux fois plus grand que la taille de groupe optimale que j'avais déterminé pour cet exercice. Tout d'abord, comme expliqué précédemment, je demande systématiquement aux participantes de se rendre disponible sur deux heures pour la première marche et trois heures pour la seconde, suivie du bilan, en précisant que la première marche devrait durer au maximum une heure trente minutes.

⁵³ Le projet « Saint-Sever nouvelle Gare » est un grand projet de la Métropole de Rouen Normandie qui a pour objectif la construction d'une gare dans le quartier Saint-Sever (« Accueil | Saint-Sever Nouvelle Gare »).

Cependant, avec un groupe plus grand, une journaliste et une caméra, la première marche a finalement duré deux heures, ce qui a pu s'avérer fatigant, notamment pour les participantes les plus âgées et une des jeunes femmes de trente ans qui, la marche se tenant un mercredi, avait été contrainte de venir avec son jeune fils de moins de 8 ans. Malgré tout, cette première marche s'est bien passée, chacune a pu donner son opinion et j'ai pu discuter à part lors des trajets entre chaque lieu avec toutes les participantes. Bien qu'un peu fatigué à la fin, le jeune garçon était calme et a permis de mettre en avant les problématiques plus particulières liées aux femmes se déplaçant avec un enfant de cet âge ou même un enfant plus jeune en poussette. De plus, une des femmes plus âgées ayant été prise de vomissement dans la nuit, celle-ci a dû s'excuser pour cette première marche.

Les problèmes se sont donc présentés la semaine suivante, lors de la deuxième marche pour laquelle toutes les participantes étaient présentes, la femme plus âgée ayant récupéré de sa maladie, celle-ci a souhaité participer tout de même à la deuxième partie de cette marche comparative. Il est important de préciser ici que les deux femmes les plus âgées se connaissaient, étaient amies et habituées de ce genre d'activités. Dès leur arrivée, la femme présente à la marche précédente, appelons-la Odile, montrait des signes d'irritation, de fatigue, s'isolant régulièrement pour marcher en tête. Une fois encore, la présence de la journaliste et de la camerawomen ont rendu la marche un peu plus longue. Une fois arrivées au dernier point de la marche, le hub de transports « Théâtre des Arts⁵⁴ », un malentendu s'est révélé. En effet, Odile avait gardé en tête que cette séance durerait le même temps que la précédente (soit 2h), et pensait que le bilan se ferait une autre fois. Après lui avoir clarifié les choses, celle-ci m'explique, énervée, qu'elle doit partir dans une demi-heure, soit à 11h30 au lieu des 12h30 prévus dans l'échange de mail. Je lui propose de monter malgré tout avec nous dans le bâtiment de la métropole au niveau de notre dernier arrêt afin de participer, même une demi-heure au débriefing. Odile monte donc avec nous, réticente. Lors de mon explication de la méthode de bilan, Odile se montre particulièrement réfractaire, me disant avec une attitude fermée (bras croisés, yeux plissés) qu'elle n'est pas une enfant et ne voit pas l'intérêt de « jouer » avec des gommettes de couleur et de dessiner. J'essaie donc de lui expliquer qu'il s'agit de faire une carte mentale, en groupe, et que les gommettes pourraient représenter les ronds de couleurs que l'on peut trouver dans les légendes cartographiques classiques. Celle-ci me rétorque alors qu'elle ne comprend pas pour quelle raison elle devrait répéter des choses qu'elle a indiqués sur sa fiche personnelle. Ce à quoi je lui réponds qu'il s'agit de lancer un débat, de discuter toutes ensembles des idées de chacune afin de mener à de potentielles idées concernant

⁵⁴ Le hub de transports en commun Théâtre des Arts est à Rouen la station la plus desservie de la métropole, réunissant le métro, le TEOR et le bus, ainsi que la gare routière. Il s'agit en fait de l'équivalent en termes de flux de la gare de Caen. Portsmouth ne dispose pas de hub de transports de cette importance la ville disposant de deux gares (Fratton et Southsea) distinctes et ne possédant pas de tramway ou de métro avec un réseau de bus séparé entre deux compagnies et relativement cher, les flux liés aux transports en commun sont moindres que dans les deux autres villes étudiées.

l'aménagement des espaces traversés. Sa contestation suivante, et finale, concerna le schéma des espaces traversés sur les deux marches que j'avais dessiné au préalable au feutre noir. Odile m'a répété plusieurs fois que ce n'était pas exact, ce à quoi je ne pouvais que répondre qu'il s'agissait d'une schématisation et non pas d'un plan. Finalement, la plus jeune participante, que nous appellerons Louise, a décidé d'intervenir en indiquant :

« Si vous ne souhaitez pas participer je ne comprends pas bien pourquoi vous êtes venue. D'ailleurs, si vous avez peu de temps on pourrait commencer maintenant plutôt que de perdre notre temps. » Louise, 24 ans, marche de Saint-Sever

Odile a donc poursuivi son attitude renfermée, ne discutant qu'avec son amie, que nous appellerons Denise, jusqu'à décider de partir. Avec le départ d'Odile, l'ambiance a pu peu à peu se détendre et j'ai pu remarquer un changement de position chez Denise, tout d'abord très réfractaire au partage de ses idées. Mon hypothèse est que Denise m'ayant avoué au téléphone pendant notre entretien préalable qu'elle trouvait son quartier de Saint-Sever « défiguré par l'immigration Africaine », celle-ci ne se sentait pas à l'aise de parler devant deux femmes noires habitant son quartier. Cependant, le racisme ou du moins la xénophobie de Denise a été mis à l'épreuve par une des deux jeunes femmes noires que nous appellerons Aminata. En effet, Denise s'est rendue compte que sa vision du quartier n'était pas fondamentalement différente de celle d'Aminata lorsque celle-ci est intervenue à propos de la rue Lafayette⁵⁵. En effet, celle-ci déclarait :

« C'est une rue aujourd'hui fréquentée par une population étrangère, avant il y avait un boucher, un boulanger, ces commerces-là sont partis. Il y a beaucoup de coiffeurs ethniques, de boutiques pour communiquer avec le pays, de commerces alimentaires qui fidélisent une clientèle avec des origines. Par exemple moi j'y vais quand je veux faire un plat du pays et que je ne trouve pas tout au centre Saint-Sever. Là où c'est le moins sûr, on a deux hôtels... c'est des hôtels avec des chambres réservées à des jeunes, par la préfecture, la direction sociale de l'enfance. Je connais beaucoup de jeunes filles entre 16 et 18 ans qui y sont et c'est vrai que... je pense qu'elles se font interpellé et du coup je trouve que ce n'est pas un lieu dans lequel on peut faire habiter des jeunes filles par exemple. Automatiquement on va les raccompagner. Quand je me promène je ne me sens pas en insécurité mais si

⁵⁵ La rue Lafayette est une des rues principales du quartier Saint-Sever. Celle-ci est relativement mal perçue par les habitantes et les passantes (voir chapitre 9 et 11). Elle est constituée d'une artère principale routière, relativement passante, allant du pont Pierre-Corneille à la place Saint-Sever, dans le prolongement de la rue de la République, un axe également perçu de manière relativement négative, notamment chez les jeunes femmes.

demain je devais avoir deux jeunes filles à la maison, même à 21h je ne les laisserais pas sortir toutes seules. » Aminata, 35 ans, marche de Saint-Sever

Sur cette déclaration, Denise déclare qu'elle est tout à fait d'accord, et qu'elle est même étonnée de tomber d'accord avec « une personne comme » Aminata. S'en est alors suivi un silence gêné par cette phrase pouvant indiquer du racisme jusqu'à ce qu'Aminata ait le courage de demander « Une personne comme moi... c'est-à-dire ? ». Denise déclara alors, pleine de candeur : « Et bien une personne jeune ! ». La pression qui était alors palpable dans la pièce, tous les regards posés sur Denise et Aminata, est alors descendue, provoquant un rire général. La séance s'est alors poursuivie sans encombre bien qu'Aminata et Denise prenaient beaucoup de place dans l'espace de parole, ne laissant pas beaucoup de place à Louise qui a dû s'absenter avant la fin et à la seconde jeune femme noire, que nous appellerons Chloé. Il ne resta finalement que Aude, Aminata et Denise dont les débats sont allés au-delà de l'exercice.

Ce bilan de marche a donc été le plus difficile de tous, m'amenant à repenser ou confirmer certains points méthodologiques. Tout d'abord, comme je l'ai abordé précédemment, 5 ou 6 participantes si l'on compte Aude qui agissait comme tel, est un nombre bien trop important pour ce type d'exercice. En effet, pour que chacune se sente à l'aise dans la prise de parole, 4 participantes est un seuil maximum. Dans le cadre d'une marche exploratoire classique, un plus grand nombre pourrait être acceptable mais pour cet essai de marches exploratoires comparatives, le mieux semble de faire, *a minima* les bilans, par groupes de 4 maximum. Par contre, pour transposer cela pour une concertation ou une étude scientifique d'un seul quartier il pourrait être envisageable de faire la marche dans le quartier étudié avec un groupe plus large et, lors du bilan, de réaliser les cartes mentales par groupes de trois ou quatre participantes avec plusieurs encadrantes pour être à l'écoute de chaque groupe. De même, il pourrait être envisagé de faire une concertation (marche plus bilan) complètement féminine, une complètement masculine et d'organiser par la suite un échange entre les groupes pour celles et ceux qui le souhaitent, éventuellement en choisissant des porte-paroles volontaires.

Outre le problème général du nombre de participantes et du nombre d'observantes pour cette marche, la mixité des âges mais également la mixité ethnique, pourtant représentative du quartier s'est avérée être difficile à gérer. Pour autant, c'est un élément que j'ai par la suite conservé, lorsque cela était possible car les échanges ont toujours été finalement constructifs. Il est par contre important de préciser, si le besoin s'en ressent lors de l'entretien téléphonique préalable expliquant la démarche, que le but est de réunir un groupe de femmes diversifié, tant au regard des âges que de l'ethnicité, du statut et de validité ou d'invalidité, représentatif du quartier. Cela permet éventuellement d'orienter certaines femmes vers un entretien personnel où celles-ci pourront s'exprimer comme elles le souhaitent, plutôt qu'une activité de groupe si elles ne se sentent pas à l'aise. Si on entre ensuite plus dans le détail, après ce bilan, le premier que j'ai mené à Rouen, j'ai décidé de tracer l'itinéraire de chaque marche, non pas au feutre

noir (le but était de présenter quelque chose de plus propre aux participantes) mais plutôt au crayon à papier, donnant ainsi le loisir aux participantes de modifier le tracé si celui-ci ne leur convenait pas. De plus, afin d'éviter toute confusion quant au placement de chaque lieu d'arrêt, j'ai modifié l'écriture du nom, la plaçant à l'intérieur de chaque lieu et non pas sur le côté. J'avais premièrement préféré le côté afin que les participantes se sentent libre de dessiner n'importe-où à l'intérieur de chaque lieu cependant, au vu des régulières confusions, cela a été modifié pour cette phase du travail. Il s'agit pour certains d'ajustements minimes, mais qui se sont avérés important pour le bon déroulement des bilans.

4. Les entretiens

Afin de mieux comprendre les représentations, perceptions de femmes dans les espaces publics ainsi que le rapport entre espaces corporels et espaces publics, la méthode de l'entretien paraît incontournable. Pour autant, j'ai décidé de ne pas mener d'entretiens dans la première partie de mon travail de recherche. Les méthodes qualitatives impliquant un avis plus global – ou du moins d'un groupe comme les carte participative, marches exploratoires et marches exploratoires comparatives – ont été privilégiées, ainsi que l'observation qui permet de contextualiser et s'imprégner de l'ambiance des lieux. Cela m'a permis d'obtenir un portrait global de la situation avant de me tourner vers une analyse par entretiens compréhensifs, plus détaillée. J'ai donc décidé de mener une méthodologie détaillant le groupe pour ensuite me tourner vers l'individu.

4.1. Le type d'entretien choisi

L'entretien dans ce travail de recherche arrive donc dans un second temps, après avoir récolté des données plus générales. Il s'agit d'approfondir la question du rapport personnel des femmes interrogées aux espaces publics qu'elles pratiquent – ou non – au quotidien, ainsi que de les amener à se livrer sur leur rapport à leur espace corporel en tant que femme, à leur vision de la féminité. Pour cela, la technique d'entretien la plus adéquate m'a paru être celle des entretiens compréhensifs. Selon Kauffman, dans le cadre d'un entretien compréhensif, l'enquêteur s'implique essayant d'être assez empathique avec l'enquêté·e pour comprendre son point de vue et le provoquer si besoin.

« L'enquêteur s'engage activement dans les questions, pour provoquer l'engagement de l'enquêté. Lors de l'analyse du contenu, l'interprétation du matériau n'est pas évitée mais constitue au contraire l'élément décisif » (Kaufmann, 2014 :18)

La raison principale qui motive l'utilisation de ce type d'entretien est de ne pas bloquer l'enquêté·e, de l'encourager dans ses propos quelle que soit notre opinion sur le sujet « l'enquêteur qui reste sur sa réserve empêche donc l'informateur de se livrer » (Kaufmann, 2014 :52) sans pour autant éviter totalement de faire réfléchir l'enquêté·e sur ses pratiques, notamment en pointant du doigt certains points pour enrichir l'entretien.

« Toutefois, ce comportement de base une fois posé il devient possible et intéressant d'avancer des points limites de désaccord qui permettent à l'enquêteur d'être plus sincère et souvent dynamisent le débat. » (Kaufmann, 2014 : 52)

Cette technique d'entretien m'a parue – par l'expérience de travaux de recherches antérieurs – plus riche que celle de l'entretien semi-directif. Dans le cas précis du rapport des femmes à l'espace public, il apparaît crucial de prendre en compte l'environnement social des femmes interrogées, notamment afin de comprendre leurs différentes acceptions de la féminité et, si besoin, de la questionner. De plus, travailler sur une population si large que « les femmes » de trois villes différentes implique de rencontrer des femmes provenant d'horizons différents – âges, origine sociale, culturelle etc. –. De ce fait, je ne peux pas toujours me rattacher personnellement aux propos de ces femmes qui ont pu me paraître parfois dérangeants, voire parfois racistes ou xénophobes. Pourtant, je dois aller au-delà de mes convictions personnelles pour essayer d'analyser ce qui se cache derrière l'opinion, le point de vue de l'enquêtée afin de ne pas la brusquer. Je dois – si le propos est cohérent par rapport au sujet – essayer d'aller plus loin et de comprendre la racine de ces propos. Faire un entretien compréhensif ce n'est pas être neutre bien au contraire, c'est accompagner l'enquêtée pour qu'il/elle puisse épanouir son propos, quel qu'en soit le point de vue. En effet, l'apparente neutralité du chercheur ou de la chercheuse place une distance avec l'enquêtée qui pourrait le ou la décourager dans le développement de ces propos.

4.2. Le choix des enquêtées

Concernant l'échantillon, je me suis concentrée pour chaque ville sur des quartiers d'études – de classes sociales différentes – afin de mener des entretiens avec des femmes d'horizon divers et d'avoir une cohérence avec la sélection de participantes pour les marches comparatives. Je souhaitais également avoir une diversité dans les âges des personnes enquêtées, j'ai donc déterminé trois classes d'âge :

- Les femmes jeunes : 18 – 35 ans
- Les femmes d'âge moyen : 35 – 65 ans
- Les femmes d'âge mûr : plus de 65 ans⁵⁶

J'ai déterminé ces classes d'âge en lien avec des ruptures de la vie. À 35 ans pour l'installation dans une vie active stable, éventuellement dans une vie de famille – bien que cela puisse être plus tôt, il s'agit ici de faire des catégories larges –. À 65 ans pour l'arrivée en retraite, le départ de la vie active. J'ai souhaité interroger au moins une femme dans chaque classe d'âge pour chaque quartier, pour un total à minima de 27 entretiens. Dans les faits, j'ai préféré essayer d'obtenir deux entretiens par classe d'âge et par quartier afin d'avoir une plus

⁵⁶ Des classes d'âges différentes sont utilisées pour différentes méthodes. Pour les entretiens, j'ai dégagé trois classes d'âges assez larges correspondant à trois stades de la vie : jeune femme, femme active et femme retraitée. Les classes d'âges de la carte participatives sont plus détaillées car l'échantillon est plus large, il est donc possible d'aller plus loin dans l'analyse par la variable de l'âge.

grande diversité de profils. Cependant, le contact dans certains quartiers comme Beaulieu-Maladrerie-Saint-Pol à Caen, Fratton à Portsmouth ou dans la ville de Petit-Quevilly à Rouen, a pu être plus difficile, ne me permettant pas d'avoir deux entretiens par classe d'âge. Un autre biais sur lequel je m'étendrais plus en aval de cette méthodologie est la pandémie de la Covid-19, qui a pu être un frein à l'accomplissement de mon objectif premier dans la conduction d'entretiens.

La recherche de personnes à enquêter pour les entretiens a été très proche de celle pour les marches comparatives. Certaines femmes ayant déjà participé aux marches se sont d'ailleurs proposées pour faire un entretien afin d'expérimenter les différentes facettes du travail. Cela a souvent été une force car ces femmes étaient déjà en confiance, et de mon côté, connaissant déjà certains points de leur profil, j'ai pu être dans une meilleure compréhension de leur vécu. Dans d'autres cas, certaines femmes qui étaient volontaires pour les marches mais qui n'avaient pas un emploi du temps compatible se sont portées volontaires pour les entretiens. La population des femmes âgées a été celle pour laquelle j'ai dû avoir une attention spécifique pour les entretiens. En effet, même si la classe d'âge des femmes mûres débute à 65 ans, j'ai souhaité avoir une certaine diversité et essayer d'intégrer des femmes de plus de 75 ans, assez absentes des marches comparatives, probablement pour une problématique de mobilité.

À Portsmouth, j'ai mobilisé les femmes âgées principalement par le biais des *community centre*, lieux de rassemblement, lieux familiaux et accueillants qui proposent un grand éventail d'activités et un tissu social fort. Ces lieux publics sont particulièrement appropriés par des femmes âgées et des femmes avec enfants, ce sont donc des infrastructures idéales pour la recherche de participantes. Cela est également le cas à Caen mais de manière plus ponctuelle, avec par exemple le centre socio-culturel de la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) de la Grâce de Dieu où les femmes du comité culturel sont principalement des femmes ayant dépassé l'âge de la retraite. Des femmes avec enfants sont également présentes pour les activités mais moins accessibles car plus occupées, celles-ci passent juste pour déposer leur(s) enfant(s) mais ne s'attardent pas pour un café, pour les activités ou pour participer aux instances de décision. Bien que ces deux lieux de rassemblement puissent renforcer la mobilité à certaines périodes de la vie (sorties de groupe, renforcement du tissu social), ils ne sont pas comparables du point de vue de la distribution sociale et de la diversité, autres facteurs importants qui influencent la mobilité dans les espaces publics.

Certaines limites sont inhérentes au travail d'entretien, comme la faible proportion de personnes interrogées. Effectivement, les entretiens sont pensés dans cette thèse comme un approfondissement, un appui des autres méthodes, les effectifs mobilisés ne sont donc pas très importants. D'autre part, l'utilisation de quartiers d'études représentatifs des grandes classes sociales n'exclut pas la présence de personnes ne rentrant pas dans la majorité statistique, et donc la conduite d'entretien avec des personnes ne s'inscrivant pas dans la population cible.

Enfin, le choix même de la population d'étude est une limite. J'ai pris la décision de mener des entretiens uniquement avec des femmes – excluant ainsi une différenciation avec une population masculine –, un choix assumé car travailler sur « les femmes » dans les espaces publics urbains ouvre déjà un champs d'enquêtes très diversifié, une enquête complémentaire pourrait être menée avec la comparaison des ressentis masculins mais il aurait s'agit ici à mon sens d'un objet de dispersion et de l'expression d'un manque de spécialisation dans le cadre d'une thèse. J'ai également fait le choix, plus questionnable peut-être, de ne pas intégrer d'entretiens avec des aménageur·e·s et des élu·e·s sur leur vision de la prise en compte du genre et de la diversité des usager·e·s dans l'aménagement des espaces publics. Je justifierais cette limite de la manière suivante. Ce travail de recherche est intentionnellement axé sur les représentations, perceptions et les pratiques des usagères, sur leur vécu des espaces publics. Il n'est pas question pour moi de les confronter aux discours des aménageur·e·s et des élu·e·s mais plutôt de partir uniquement de leurs ressentis et de leurs pratiques quotidiennes pour les intégrer à une considération inclusive de l'aménagement des espaces publics. Cette limite constitue selon moi une force, c'est une prise de parti assumée que de me concentrer sur les usagères des espaces publics, afin de ne pas polluer cette perspective par une autre, plus politique.

4.3. La mise en place de la grille d'entretien

J'ai fait le choix d'introduire les entretiens à la fin de mon travail de recherche afin de m'être suffisamment nourrie des observations, des cartes participatives et des marches comparatives pour pouvoir développer une grille d'entretien⁵⁷ d'approfondissement, et non pas une grille d'entretien exploratoire.

Avant toute chose, afin d'amorcer l'entretien et pour pouvoir cerner le type de pratiques des enquêtées – focus sur un, deux quartiers ou déplacements plus larges, niveau de connaissance de la ville –, j'ai décidé de demander aux enquêtées de produire une carte mentale de leurs pratiques quotidiennes. Dans les faits, je donne aux enquêtées une feuille blanche, un crayon et leur demande, en 5 minutes de représenter leurs trajets quotidiens, les lieux où elle se rendent le plus, sous forme de dessin, carte, schéma, ce qui leur convient le mieux. Je n'utilise pas le terme de « carte mentale » afin de ne pas bloquer les enquêtées. En effet, certaines d'entre elles avaient une appréhension, me disant qu'elles ne se représentaient pas bien l'espace et que l'échelle ne serait pas correcte. Dans ce cas, je leur explique que la forme est très libre et que tous ces éléments n'ont pas d'importance. Je leur demande également de parler en même temps qu'elles dessinent, afin de commencer l'entretien de manière plus informelle, sans questions préparées au préalable.

J'ai ensuite développé quatre axes principaux :

⁵⁷ Voir grille d'entretien en annexe.

- La mobilité

L'ordre des axes peut évidemment changer selon la personne interrogée mais je débute généralement par la mobilité, cet axe est pensé en écho direct avec la carte mentale, je questionne l'enquêtée sur ses itinéraires, comment ceux-ci ont-ils été construits, ont-ils évolué avec le temps ? Je pose également la question des moments de la vie, est-ce qu'elles ont vu leur mobilité évoluer avec leur âge, ont-elles des moyens de transports privilégiés ?

- Les lieux pratiqués

Une fois la thématique de la mobilité abordée, plus générale, je resserre sur le spécifique avec une précision sur les lieux appréciés ou répulsifs, les lieux évités. Mais également, la problématique de la saisonnalité dans leur pratique des lieux publics ainsi que la différence entre traverser un lieu et s'y installer, seule ou accompagnée.

- Aménagement égalitaire de l'espace public

Dans cette section de l'entretien, j'essaie d'introduire petit à petit la notion d'aménagement et d'évaluer si l'enquêtée fait le lien ou non entre son utilisation personnelle des espaces publics et la façon dont ceux-ci sont aménagés. Je m'aventure également à demander si pour elles l'espace public est un lieu égalitaire ou au contraire un lieu d'expression des inégalités de genre. J'introduis aussi la thématique de la maternité afin de comprendre si leurs usages des espaces publics ont évolué et de quelle manière avec leur éventuelle grossesse et l'arrivée d'un enfant si tel a été le cas.

- Le corps, la féminité

La dernière section de l'entretien – ou avant dernière si l'on considère les éléments généraux tels que l'âge, le travail etc. – est la plus personnelle, la plus difficile à aborder. Je commence l'entretien par le général avec les itinéraires, pour resserre sur le spécifique avec les lieux, il s'agit d'un écart plus réflexif sur leur vision de l'aménagement pour les préparer à cette partie, introspective et resserrée sur l'espace le plus primaire, celui avec lequel on perçoit et mesure les lieux, les distances : le corps. Dans cette section je questionne les enquêtées sur leur rapport au concept de féminité, sur leur rapport entre habillement et espaces publics. La façon dont elles sont habillées est-elle fonction des espaces qu'elles traversent, du lieu où elles se rendent ? Est-ce qu'elles ont constaté un changement dans leur rapport à leur corps, mais également à leur expression de leur forme personnelle de féminité avec leur âge ? Ces éléments me permettent de comprendre si les enquêtées se sentent finalement vraiment à l'aise dans les espaces publics ou non, si elles se sentent la liberté d'être elles-mêmes pleinement, n'importe où et à n'importe quelle heure, ou si au contraire elles utilisent des stratégies corporelles au quotidien pour ne pas être inconfortable dans les espaces publics.

5. Les cartes participatives

Les cartes participatives ont été incluses dans la méthodologie, dans la réflexion de ce travail de thèse dès le début. Je souhaitais intégrer une méthode avec un échantillon large mais qui permette de garder le contact avec et entre les participantes. Je ne voulais pas faire un simple questionnaire car je voulais rester dans l'esprit d'une recherche action (Luxembourg et Messaoudi 2016) et développer une méthode qui puisse faire sens directement pour les participantes, avec des résultats accessibles directement. Par le biais de la cartographie participative j'ai pu concilier ces deux aspects, le bénéfice direct pour les participantes et la récolte de données.

5.1. La mise en place d'un questionnaire et le choix des plateformes

Développer un outil participatif, une carte accessible en ligne à toutes et à tous, c'est également un moyen d'interpeler, d'inciter des femmes à participer car il ne s'agit pas d'un énième questionnaire mais d'un projet différent, où elles peuvent comparer leurs réponses avec les autres participantes. Afin d'intensifier ce sentiment, j'ai tout d'abord souhaité permettre aux participantes de placer elles-mêmes leurs points sur la carte sans passer par un questionnaire préalable. Cela a cependant posé divers problèmes méthodologiques. Tout d'abord, les plateformes accessibles gratuitement comme *Umap* peuvent être peu intuitives, l'explication permettant de créer soi-même un point aurait pu rebuter certaines femmes moins à l'aise avec la technologie ou même avec la cartographie. En effet, il faut penser que la plupart du temps ces femmes sont seules derrière leur écran, je ne suis pas là pour les accompagner dans le processus mais c'est également le but, afin que la réponse puisse être décomplexée et rapide, à n'importe quel moment de la journée ou de la nuit. D'autre part, s'est posé le problème de l'anonymat. Afin de mener mon travail de recherche à bien, j'ai eu besoin de certains éléments contextuels sur la personne répondante comme le quartier d'habitation, la catégorie socio-professionnelle ou encore l'âge. Il n'aurait pas été possible de récolter ces données en demandant aux participantes d'ajouter elles-mêmes leurs points sur la carte. Un dernier élément m'a décidé à passer par un questionnaire, le fait que si j'ouvrais la carte à une modification extérieure, cela signifiait que des personnes pourraient ajouter des points sur la carte, mais également en retirer. Avec un sujet tel que la place des femmes dans les espaces publics, je ne voulais pas risquer d'exposer la carte à des attaques sexistes.

J'ai ainsi décidé de mettre en place un questionnaire permettant de renseigner de 1 à 4 points que les participantes souhaitaient ajouter à la carte. Encore une fois, j'ai voulu sortir de l'aspect uniquement sécuritaire sous lequel la question de la place des femmes dans les espaces publics peut être présenté, dans les médias comme dans la recherche. J'ai souhaité recueillir des informations sur les lieux évités, qui ne donnent pas envie aux femmes de s'asseoir et d'y rester, ne serait-ce que quelques minutes, qui provoquent une accélération du pas, mais pas seulement. J'ai souhaité faire une place sur la carte aux lieux agréables, qui donnent envie de flâner, de se

balader ou de s'installer le temps d'un déjeuner, où l'on passe en tant que femme, non seulement sans crainte, mais surtout avec plaisir.

Le questionnaire associé à la carte participative est décliné pour chacune des villes étudiées – comme les cartes participatives – et se déroule en plusieurs temps (figure 7). Tout d'abord un exemple d'utilisation avec une courte explication sur la possibilité de renseigner un seul ou plusieurs espaces. Ensuite, la possibilité de renseigner pour chaque espace s'il s'agit d'un ressenti positif et/ou négatif, de jour et/ou de nuit pour ensuite indiquer précisément le nom du lieu et expliquer la raison de ce ressenti. Une deuxième section porte sur des éléments plus généraux (âge, quartier d'habitation, PCS) ainsi qu'une invitation à briser l'anonymat pour participer à d'autres activités du projet en laissant son courriel, ainsi que le lien de la carte pour pouvoir visualiser les réponses des autres participantes.

Pour le questionnaire, la plateforme que j'ai choisie est *Google Forms*, car c'est une plateforme qui allie gratuité du service et maniabilité, avec un choix large de type de questions, mais également la possibilité de créer des questionnaires aérés, agréable à l'œil pour les participantes. Cette plateforme est intéressante pour ce type de questionnaires très court, je n'aurais pas fait ce choix pour un questionnaire plus long. De plus, *Google Forms* est une plateforme qui est connue du grand public, il est probable qu'une part importante des répondantes la connaissent ou du moins qu'elles aient déjà répondu à un questionnaire sous cette forme. Cela permet d'éviter de poser des barrières mentales et des barrières technologiques pour les participantes. Les possibilités d'analyses sont assez réduites par le biais de cette plateforme mais les outils d'analyse ne sont pas le but recherché ici. En effet, le questionnaire agit simplement comme une plateforme sécurisée de dépôt de commentaire(s) pour la carte participative correspondante.

Figure 9 : Déroulement du questionnaire associé aux cartes participatives

- Exemple : *texte donnant un exemple d'espace renseigné correctement pour guider les participantes*
- Espace 1 :
 - Catégorie d'espace : (à cocher, choix multiple)
 - Espace public « positif » de jour
 - Espace public « positif » de nuit
 - Espace public « négatif » de jour
 - Espace public « négatif » de nuit
 - Type d'espace public : (à cocher, choix unique)
 - Rue
 - Place
 - Bâtiment public
 - Arrêt de transport public
 - Espace commercial
 - Espace vert
 - Autre... (à renseigner)
 - Précisez le lieu (nom de rue par exemple) : (réponse courte)
 - Expliquez la raison de ce ressenti : (réponse longue)
- Espace 2 : même déroulement que l'espace 1
- Espace 3 : même déroulement que l'espace 1
- Espace 4 : même déroulement que l'espace 1
- Eléments généraux :
 - Votre âge ? (Réponse courte)
 - Votre catégorie socio-professionnelle (classement INSEE) ? (Choix unique)
 - Agricultrice
 - Artisane, commerçante, cheffe d'entreprise
 - Cadre et professions intellectuelles supérieures
 - Professions intermédiaires
 - Employée
 - Ouvrière
 - Retraitée
 - Autre personne sans activité professionnelle (hors étudiantes)
 - Étudiante
 - Quel est votre quartier d'habitation (ou commune si hors Caen/Rouen/Portsmouth) ? (Choix unique)
 - Liste des quartiers de Caen/Rouen/Portsmouth
 - Autre... (à renseigner pour les communes extérieures)
 - Si vous habitez... (quartiers étudiés à Caen/Rouen/Portsmouth) et vous voulez participer plus à ce projet, laissez votre adresse email ! (Réponse courte)
 - *Lien de la carte de Caen, Rouen ou Portsmouth*

Réalisation : E.L.B., 2021

Pour ce qui s'agit de la carte participative, j'ai préféré la plateforme gratuite de cartographie en ligne *Umap* à d'autres plateformes comme *Google My Maps*, *Mapstr*, ou *Qwant*

Maps par exemple. *Umap* a selon moi plusieurs avantages. Déjà – point important considérant l’ampleur souhaité pour les cartes – le nombre de points à ajouter sur la carte n’est pas limité. Ensuite, il s’agit d’un logiciel opensource développé par *OpenStreetMap*, ce qui s’inscrit dans la volonté d’ouverture et de participation collective dans laquelle s’intègre ma recherche. Enfin, l’interface permet de produire des cartes très visuelles et l’utilisation en tant que personne consultant la carte est fluide avec des calques permettant de modifier l’aspect de la carte. Un autre point primordial pour moi a été la possibilité d’exporter la carte, ses points et ses commentaires géoréférencés, sous un format supporté par un SIG comme ArcGis ou QGis, facilitant ainsi grandement le traitement des données. Bien que la création de la carte demande dans ce cas une implication et une organisation de la part du créateur ou de la créatrice, cela n’avait dans ce cas de figure pas d’importance car j’ai choisi de passer d’abord par un questionnaire afin de récolter les données.

5.2. La recherche de participantes et la récolte de données

Une fois les questionnaires et les cartes participatives créées, il m’a fallu réfléchir à des moyens de trouver des participantes diversifiées.

Photographie 4 : Passation de questionnaires au centre commercial « Les Rives de l’Orne » à Caen



Photographie : E.L.B., mai 2019

La récolte de données des différentes cartes participatives s’est faite en différentes étapes. La carte de Caen a été lancée dès la construction de mon projet de thèse en Master 2, sous forme d’une carte test, j’avais d’ailleurs débuté avec un questionnaire *WebQuest* que j’ai assez vite transformé en questionnaire *Google Form* pour des raisons d’esthétique, de reconnaissance par

les enquêtées et de forme de questions disponibles – choix multiples, choix uniques, réponse courte etc. –. De manière générale, la récolte des données s’est déroulée de manière similaire dans mes trois villes d’études.

J’ai commencé par créer une page⁵⁸ du nom de la carte participative sur le réseau social *Facebook* pour chacune des villes d’étude. Le but était de pouvoir tenir au courant les participantes potentielles de l’avancée et de l’existence de la carte participative sans pour autant créer une page web ou une page de blog, à la fois plus difficile à gérer et à créer – parfois même payante – mais également moins facilement visible lors d’une recherche web sur les différents moteurs de recherche. Ensuite, j’ai cherché à publiciser le questionnaire et la carte participative de différentes manières. Dans un premier temps, j’ai cherché différents acteurs, des associations, des structures publiques – la métropole de Rouen et l’Université de Portsmouth par exemple –, ou encore mon réseau interpersonnel par exemple, pour relayer l’information de la carte. Dans le même temps, afin de constituer une base de répondantes j’ai passé mon questionnaire dans mes villes d’étude, en centre-ville mais également dans les parcs et jardins, les lieux de loisirs des quartiers résidentiels. Afin que les potentielles enquêtées ne me confondent pas avec une démarcheuse commerciale et refusent directement de me parler, j’ai imprimé une affiche cartonnée représentant la carte participative en incluant le logo de l’université de Caen ou de l’université de Portsmouth, mais également le nom du laboratoire ESO-Caen. Si le lieu le permettait, comme par exemple à Caen devant la colline aux oiseaux ou aux Rives de l’Orne⁵⁹, je m’installais avec une table (voir photographie 4) éventuellement quelques biscuits et rafraichissements pour discuter avec les passantes du projet et les amener à remplir un questionnaire. L’intérêt de la création d’une page sur les réseaux sociaux s’est confirmé à ce stade – pas uniquement pour les populations les plus jeunes – car si les participantes au questionnaire montraient un intérêt prononcé pour la démarche, je pouvais ainsi leur donner le nom de la page *Facebook* à laquelle j’avais relié le lien de la carte participative. De cette manière, une répondante abordée dans la rue a pu engendrer d’autres réponses à la carte participative par le biais de ce réseau social et du bouche-à-oreille. Cela m’a également permis de garder le contact avec certaines répondantes enthousiastes et mener ainsi à des entretiens. Au-delà des contacts pour le bon déroulé de la récolte de données, développer une présence, même minimale sur les réseaux sociaux a permis aux enquêtées de pouvoir suivre facilement l’évolution de la carte de leur ville.

Une fois que les cartes de chaque ville ont acquis une base de répondantes par le biais d’associations, de structures publiques ou de prise de contact dans les espaces publics, j’ai développé une seconde phase de récolte de données. J’ai produit un QR Code permettant de

⁵⁸ À Caen : « les femmes dans l’espace public caennais » ; à Rouen : « les femmes dans l’espace public rouennais » ; à Portsmouth « women in Portsmouth’s public spaces ».

⁵⁹ Avec la permission de la sécurité des lieux, il s’agit bien d’un espace à gestion privée malgré son apparence publique.

renvoyer au questionnaire pour chaque ville étudiée pour ensuite créer un flyer et des affiches (voir figure 8) ayant pour but la mobilisation de participantes pour les cartes participatives, mais également pour les marches exploratoires et les entretiens. Les femmes intéressées pouvaient ainsi flasher le code avec leur smartphone et être renvoyées directement vers le questionnaire de la carte participative correspondante.

Figure 10 : Flyer d'appel à participation à Caen (bleu), Rouen (vert) et Portsmouth (violet)

The figure consists of a 2x3 grid of flyers. The top row shows the main flyer for each city, and the bottom row shows the specific activity options. Each flyer includes a map, a quote, a question, and contact information.

| City | Color | Quote | Question | Activities |
|------------|--------|--|--|---|
| Caen | Blue | « La colline aux oiseaux » « Les espaces verts sont jolis. C'est propre. C'est un endroit apaisant et agréable, très grand. » | VOUS ETES UNE FEMME ? VOUS VOULEZ DONNER VOTRE AVIS SUR VOTRE QUARTIER ET VOS ESPACES DE VIE A CAEN ? « La gare souvent abordée. J'y vais toujours maintenant fermé avec des écouteurs et en marchant rapidement. » Vous pouvez vous investir de plusieurs manières | MARCHES EXPLORATOIRES: Beaulieu - Maladrerie - Saint-Paul, Hastings/ Halc, Vignée/ Caponière, Grâce de Dieu. ENTRETIENS: Vous habitez dans les quartiers cités pour les marches? Rencontrez-moi pour parler de vos itinéraires, votre vécu de la ville de Caen. CARTE PARTICIPATIVE: Scannez le QR code pour participer ou recherchez: « Umap femmes espaces publics caennais » |
| Rouen | Green | « Rue Eau de Robec » « Rue piétonne remplie de bars et de restaurants, très bien aménagée et agréable... » | VOUS ETES UNE FEMME ? VOUS VOULEZ DONNER VOTRE AVIS SUR VOTRE QUARTIER ET VOS ESPACES DE VIE A ROUEN ? « Boulevard des Belges » « C'est glauque, sale, bruyant... je déteste devoir y passer à pieds comme en voiture. » Vous pouvez vous investir de plusieurs manières | MARCHES EXPLORATOIRES: Gare SNCF/Jouvenet Saint Clément/Jardin des Plantes. ENTRETIENS: Vous habitez dans les quartiers cités pour les marches? Rencontrez-moi pour parler de vos itinéraires, votre vécu de la ville de Rouen. CARTE PARTICIPATIVE: Scannez le QR code pour participer ou recherchez: « Umap femmes espaces publics rouennais » |
| Portsmouth | Purple | « Southsea » « It's calm and quiet. There is concerts, fairs, even if you go for a walk you can see somethings going on. » | YOU ARE A WOMAN ? YOU WANT TO GIVE YOUR OPINION ON YOUR NEIGHBORHOOD AND ON PORTSMOUTH'S PUBLIC SPACES? « Victoria road North » « I have been catcalled down this road many times which I find to be extremely intimidating. » You can get involved in different ways | EXPLORATORY WALKS: Fratton, Milton, Southsea. INTERVIEWS: You live in Southsea, Fratton or Milton? Meet me to talk about your itineraries and about Portsmouth city. PARTICIPATORY MAP: Scann the QR code or search for « Umap Women in Portsmouth's public spaces » |

Réalisation : E.L.B., 2019

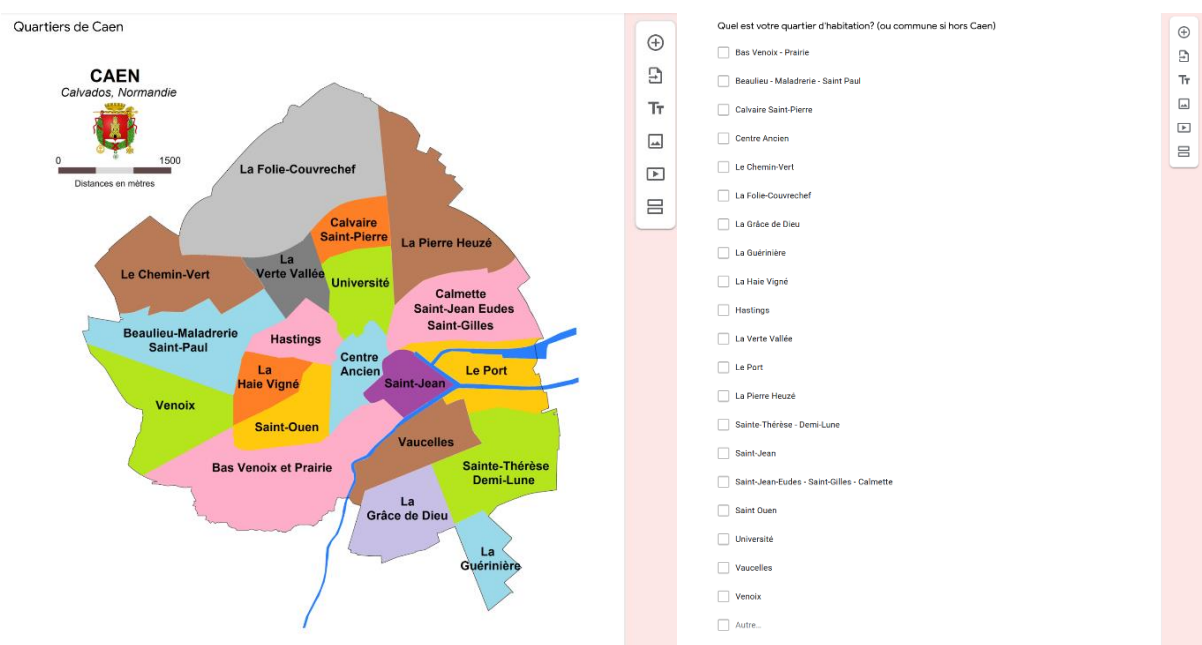
En complément, afin d'atteindre environ 250 questionnaires par ville d'étude sans pour autant perdre du temps vis-à-vis de mes autres méthodes – l'observation non participante et les comptages notamment ont demandé un grand investissement de temps sur le terrain – j'ai décidé pendant trois mois environ de dépenser un budget moyen de 15 euros par ville et par mois pour la diffusion d'une publicité de mon questionnaire sur les réseaux sociaux de *Facebook* et d'*Instagram*. Bien que les femmes de plus de 65 ans n'étaient pas ou peu présentes par le biais de cette diffusion des questionnaires, les répondantes n'étaient pas exclusivement des moins de 35 ans. Les personnes entre 35 et 65 ans, les femmes actives étaient notamment des femmes que j'avais eu du mal à approcher dans la rue, qui refusaient de me répondre car elles étaient pressées le week-end ou en fin de journée, ou qui tout simplement n'étaient pas dans la rue en journée en semaine. La diffusion du questionnaire par le biais d'une sponsorship sur les réseaux sociaux, bien que limitée en plusieurs points, m'a permis d'atteindre cette classe d'âge, difficile d'accès dans les espaces publics de manière directe.

5.3. Le traitement des données

Le traitement des données est en partie conditionné par la façon dont sont récoltées les données. J'ai pu avoir un exemple de cela avec la mise en place de la carte participative de Portsmouth. La récolte des données de cette carte participative s'est effectuée, comme pour les autres, par le biais d'un questionnaire *Google Forms*. Un problème s'est posé vis-à-vis de la question portant sur le quartier d'habitation. Tout d'abord, un certain nombre d'enquêtées

étaient des étudiantes étrangères – l’effectif d’étudiant·e·s étrangères est de 17.8% en 2021-2022 à l’université de Portsmouth contre 8% à l’université de Caen pour la même année – et ne connaissaient pas vraiment le nom des rues, donc encore moins le nom des quartiers. Un autre problème que je n’avais pas anticipé est que les Wards – unité de découpage administrative et statistique que j’utilise à Portsmouth –, notamment dans la partie sud de l’île, sont plus détaillés que ce que les habitant·e·s prennent en compte. Par exemple, le centre-ville qui est administrativement dénommé le quartier Charles Dickens peut toujours être considéré comme une partie de Southsea pour certain·e·s habitant·e·s. Cette constatation ne m’a pas servie à Portsmouth où j’ai récolté toutes les données avant de réaliser le problème, mais m’a permis de modifier les questionnaires de Caen et de Rouen en joignant une carte de la ville avec les quartiers ainsi qu’une liste déroulante permettant de choisir le nom du quartier ou bien « autre : précisez » pour les personnes n’habitant pas dans la ville même (voir figure 9).

Figure 11 : Extrait du questionnaire « les femmes dans l’espace public caennais »



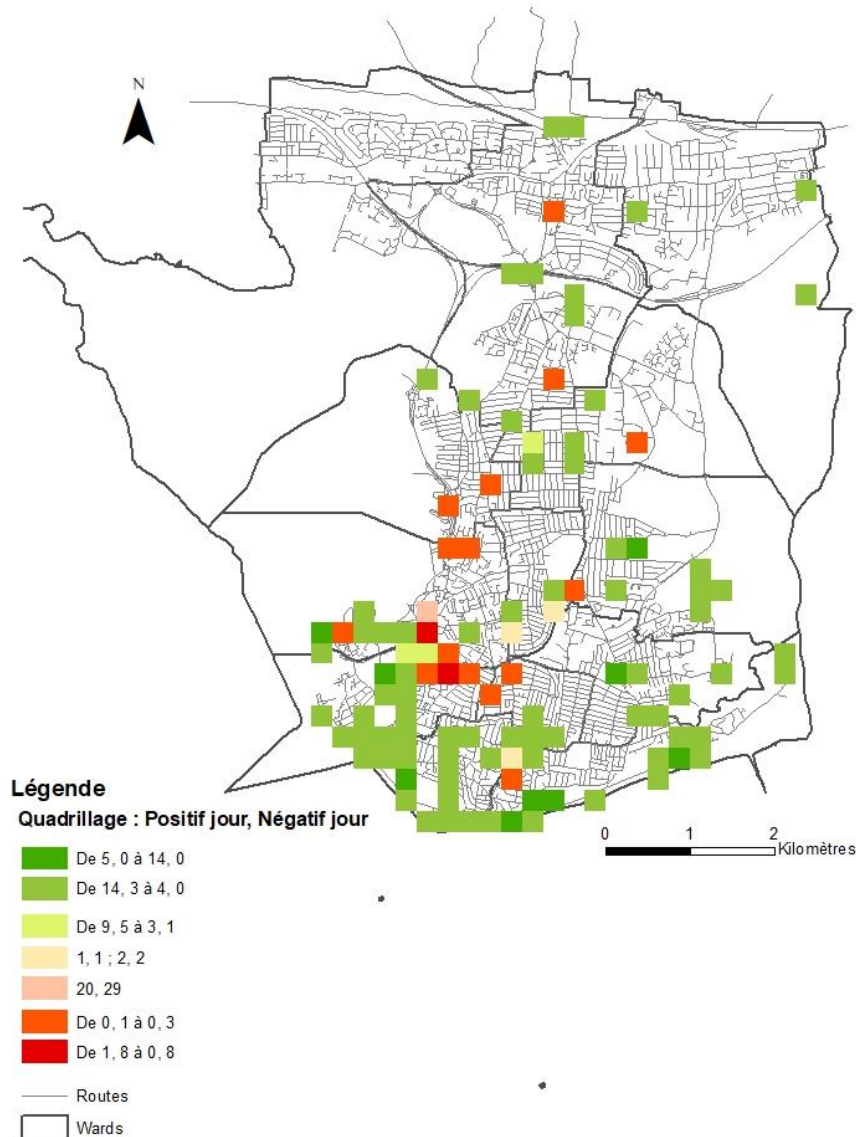
Source : « les femmes dans l’espace public caennais », questionnaire en ligne, Eugénie Le Bigot, 2019

Après avoir relu et modéré les commentaires indiqués sur le questionnaire, j’ai petit à petit renseigné chacun des lieux sur la carte participative sur *Umap* puis exporté ces données mises en forme une première fois et géocodées vers un fichier excel, directement transposable à un SIG. J’ai ensuite développé un protocole de traitement des cartes participatives. J’ai voulu garder l’importance de chacun des points de la carte, tout en donnant une perspective globale à l’échelle de la ville ainsi qu’une forme de moyenne des commentaires à l’échelle du lieu. J’ai

tout d'abord uniquement travaillé sur le caractère positif/négatif, jour/nuit des commentaires puis resserré l'analyse sur des critères liés au détails des commentaires.

Carte 8 : Premier essai de traitement des données de la carte participative de Portsmouth

Nombre de classifications positives et négatives de jour à Portsmouth par quadrillage de 250m²



Auteurs : Eugénie Le Bigot, 2020

Sources : Données de terrain Eugénie Le Bigot 2018-2020 ; Ordnance Survey UK

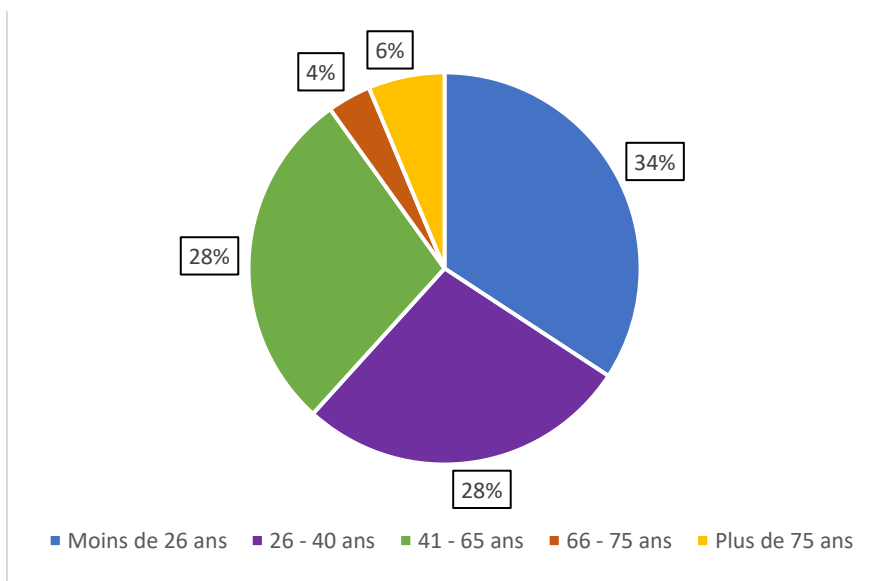
Les traitements ont tous été menés dans un premier temps sur le logiciel ArcGis pour ensuite être affinés sur le logiciel QGis. La figure précédente est une carte test, élaborée sur ArcGis. J'utilise ces deux logiciels de manière complémentaire, ArcGis pour sa meilleure capacité de traitement et QGis pour sa plus grande maniabilité en termes d'exports de données et de mise en page.

4.4. Portrait statistique des enquêtées de la carte participative

5.4.1. Portsmouth

La carte participative de Portsmouth compte 222 répondantes. À Portsmouth, les répondantes de la carte participative ont pour 62% moins de 40 ans et pour 90% moins de 65 ans. Cette répartition des âges très minoritaire pour les femmes en âge de la retraite est un biais attendu si l'on considère les moyens de diffusion du questionnaire : sur la plateforme de l'université de Portsmouth, par les réseaux sociaux et dans la rue. J'ai souhaité utiliser les méthodes mixtes, notamment pour palier à la distribution des âges, différentes selon les méthodes mobilisées. Malgré tout, la répartition est assez équilibrée à Portsmouth entre les trois premières classes d'âges (moins de 26 ans, 26-40 ans et 41-65 ans).

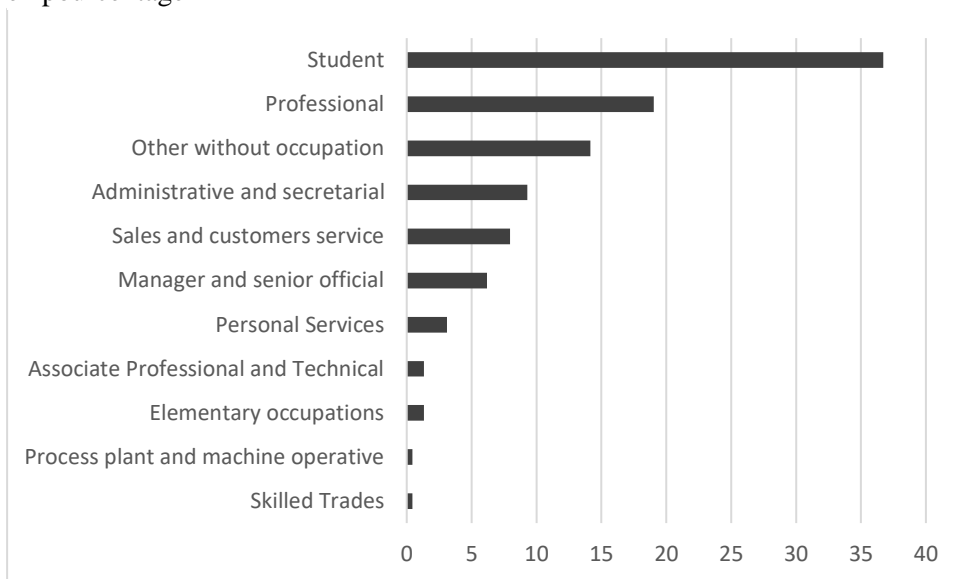
Figure 12 : Répartition des âges de la carte participative de Portsmouth en pourcentage



N = 222

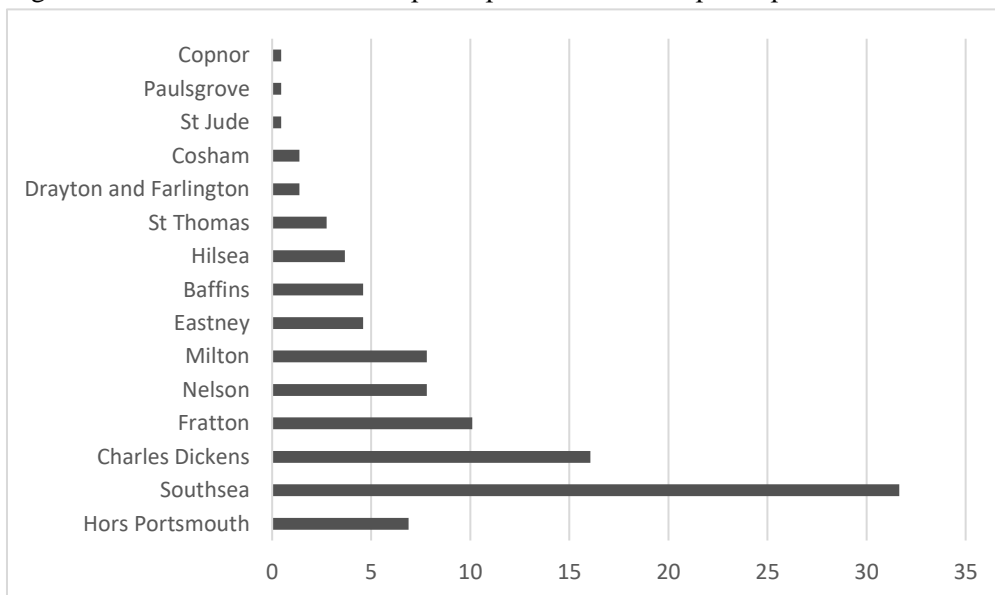
Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 13 : Distribution des catégories socio-professionnelles de la carte participative de Portsmouth en pourcentage



Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 14 : Ward d'habitation des participantes de la carte participative de Portsmouth en pourcentage



Réalisation : E.L.B., 2021

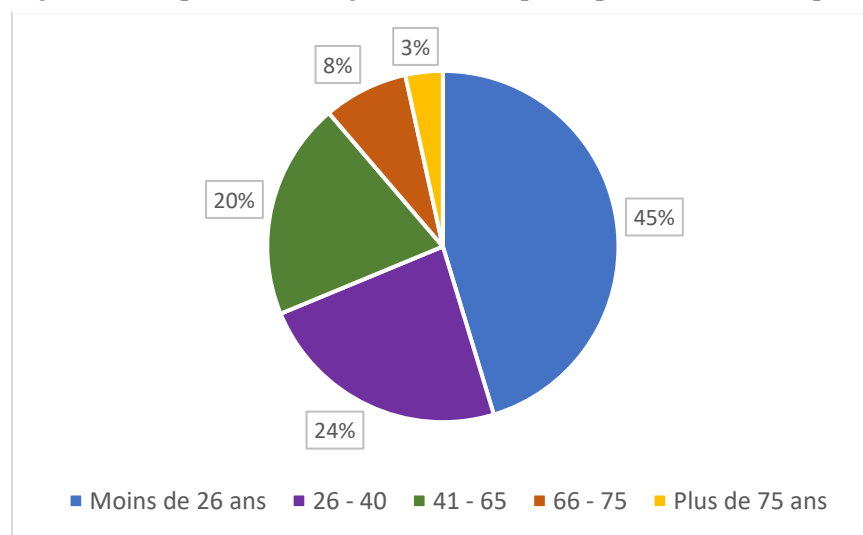
Dans le cas de Portsmouth, tous les Wards sont représentés par les répondantes de la carte participative. La surreprésentation d'étudiantes dans l'échantillon explique le fort pourcentage de répondantes qui habitent le quartier Charles Dickens, dans lequel se trouvent les résidences étudiantes de l'université de Portsmouth. La large surreprésentation du quartier de Southsea peut être expliquée également en partie par la surreprésentation d'étudiantes dans l'échantillon, une grande partie des maisons partagées pour étudiant·e·s se trouvent dans le quartier de Southsea, mais pas uniquement. En effet, comme je l'ai évoqué plus en amont, l'appellation « Southsea » est parfois utilisée pour dénommer tout le sud de l'île, incluant les quartiers de Charles Dickens, St Thomas, St Jude, Southsea, Milton et Eastney. Il y a donc une

incertitude quant à la réelle surreprésentation des habitantes du Ward de Southsea dans l'échantillon. Ce qui est cependant notable est qu'une majorité des répondantes de l'échantillon – environ 63% – habitent dans les quartiers dits du sud de Portsmouth cité ci-dessus, c'est-à-dire dans la partie centrale de la ville.

5.4.2. Caen

Le nombre total de questionnaires récoltés à Caen est de 320, c'est la carte participative la plus fournie de mes trois villes d'études, ce qui peut s'expliquer par un réseau interpersonnel plus fourni ainsi que par le fait que j'ai publicisé la carte de Caen dès 2018 en tant que carte « test », afin de vérifier que cette méthode soit applicable dans les deux autres villes d'étude. La carte de Caen est donc celle qui a été ouverte pour la récolte de données le plus longtemps. Il y a 144 participantes de moins de 26 ans, 74 participantes entre 26 et 40 ans, 64 entre 41 et 65, 25 entre 66 et 75 ans et 11 de plus de 75 ans. La répartition des âges peut être mise en parallèle avec celle de la carte de Portsmouth (voir figures 10 et 13) bien que les trois premières classes d'âges soient moins équilibrées à Caen, avec une surreprésentation de participantes de moins de 26 ans. Bien que la passation des questionnaires ait eu lieu en ligne de même que dans la rue, le biais évident de la carte participative est la difficulté d'accès à des personnes ayant un âge avancé. En effet, notamment après 75 ans, ces femmes sont moins visibles dans l'espace public, peut-être même en maison de retraite, rendant leurs sorties moins courantes que des femmes actives, qui se rendent sur leur lieu de travail ou d'études, à des loisirs ou en tant qu'accompagnantes d'enfants ou de personnes âgées.

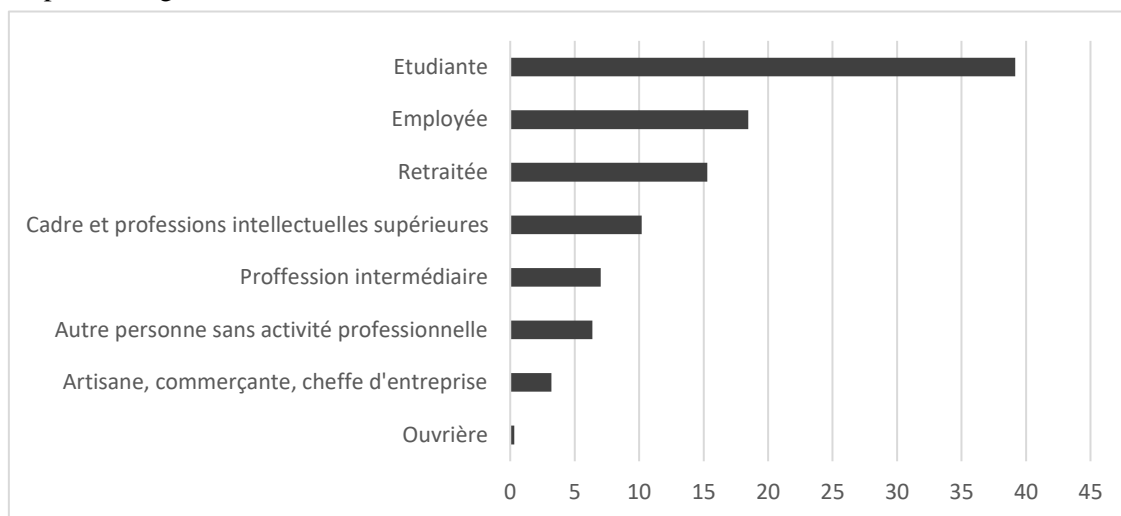
Figure 15 : Répartition des âges de la carte participative de Caen en pourcentage



N = 320

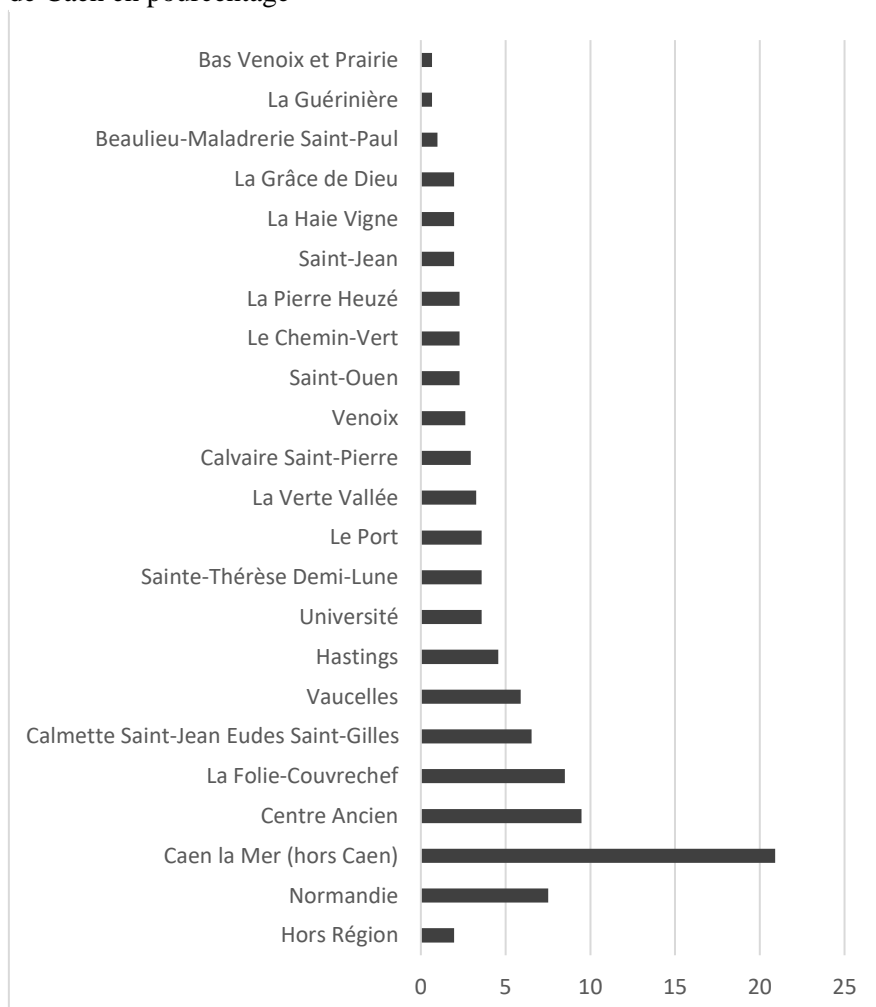
Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 16 : Distribution des catégories socio-professionnelles de la carte participative de Caen en pourcentage



Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 17 : Quartier d'habitation des participantes de la carte participative de Caen en pourcentage

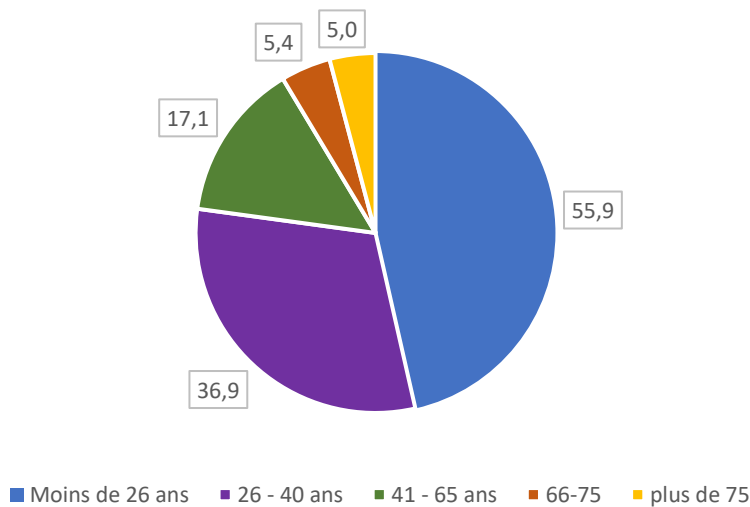


Réalisation : E.L.B., 2021

5.4.3. Rouen

L'échantillon à Rouen est de taille intermédiaire comparé à Portsmouth et Caen avec 267 questionnaires. Comme à Portsmouth et Caen, les femmes qui ont répondu au questionnaire sont principalement des femmes jeunes. Pour autant, la distribution des âges est encore plus jeune que dans les deux villes précédentes avec 77,2 % des répondantes de moins de 40 ans. Les différences se lissent ensuite au-dessus de 65 ans avec une part de répondantes de 91,2% de moins de 65 ans (contre 89% à Caen et 90 à Portsmouth). La répartition de l'échantillon de Rouen se rapproche plus de celle de Caen que de celle de Portsmouth, avec tout de même une disparité entre les classes intermédiaires (26 – 40 ans et 41 – 65 ans), plus inégales à Rouen, en faveur de la classe intermédiaire jeune.

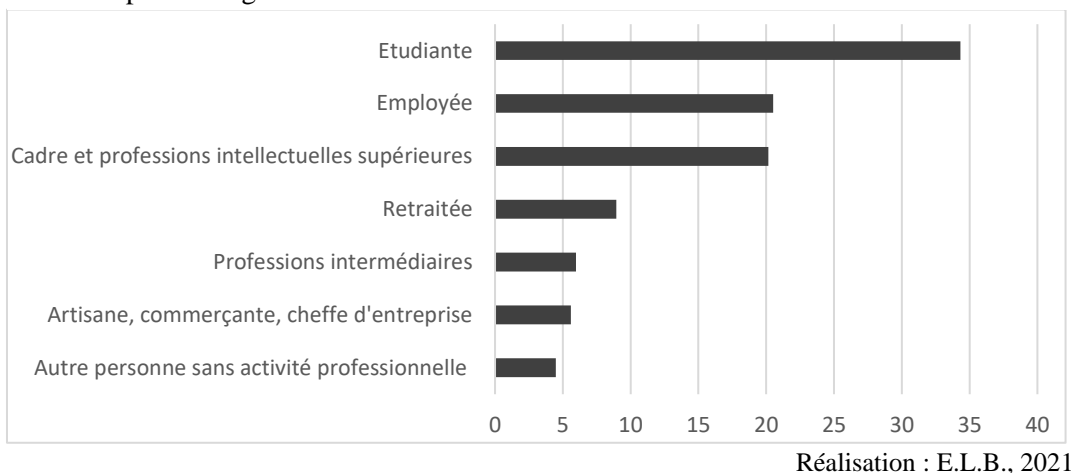
Figure 18 : Répartition des âges de la carte participative de Rouen en pourcentage



N = 267

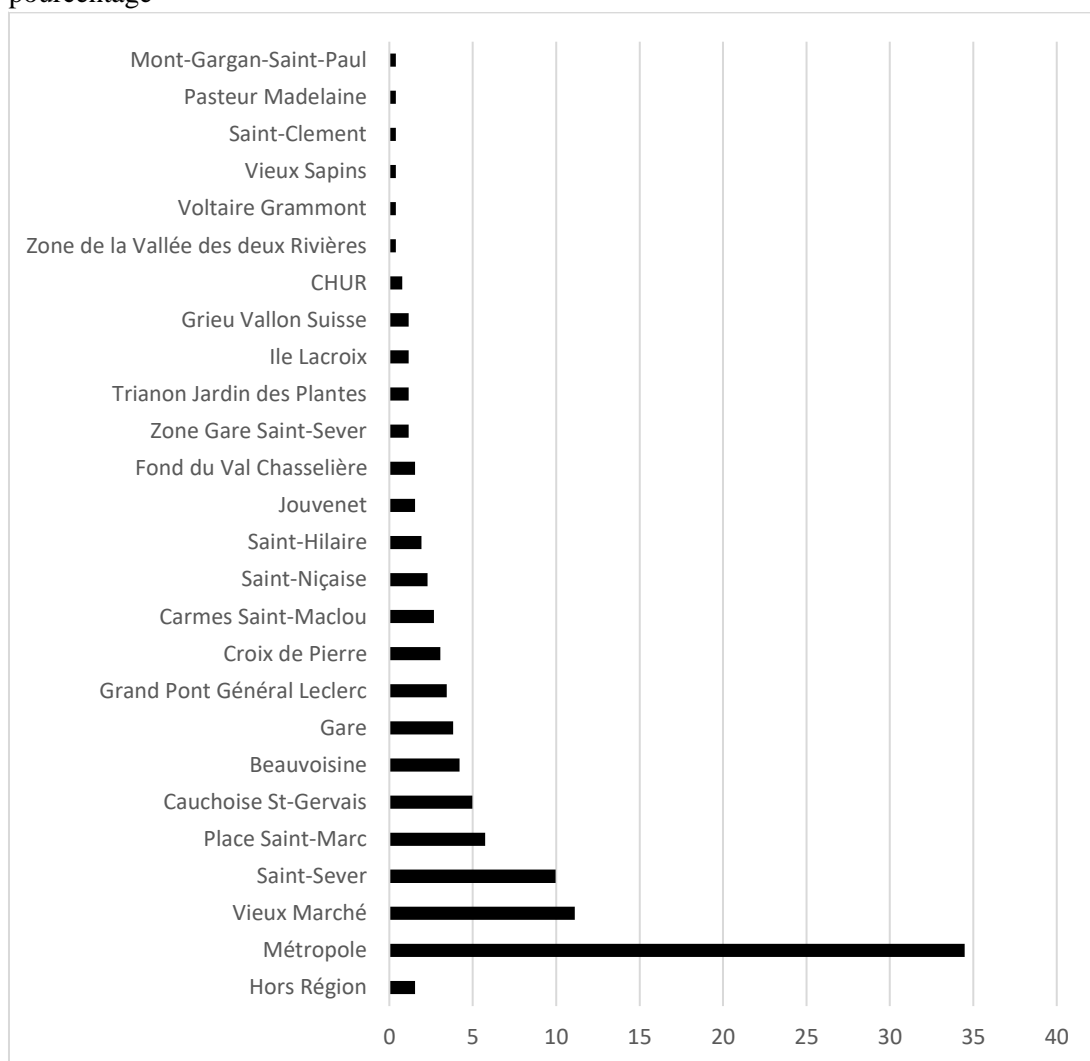
Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 19 : Distribution des catégories socio-professionnelles de la carte participative de Rouen en pourcentage



Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 20 : Quartier d'habitation des participantes de la carte participative de Rouen en pourcentage



Réalisation : E.L.B., 2021

Chapitre 7

Retours de terrain : entre perception et approche par le corps

Comme je l'ai abordé en début de partie, le travail de terrain et la méthodologie ont été des piliers de cette recherche. Au-delà des prévisions, de la mise en place et du déroulement d'une méthode, le travail de terrain apporte son lot d'inattendus qui marquent la recherche, mais également le corps du ou de la chercheur·se.

1. Un « accueil » différent dans chaque ville

L'expérience de recherche a été différente dans chacune des villes étudiées. Tout d'abord pour des raisons personnelles. Caen est la ville où j'ai passé la plus grande partie de ma vie, c'est une ville que j'ai traversé de part en part, que je connais très bien même si ma recherche m'a amenée à en découvrir des recoins encore inexplorés. Portsmouth est également une ville à laquelle je suis très attachée personnellement, j'y ai vécu, j'ai découvert la ville par ma recherche mais avant tout par mes pratiques quotidiennes. Je suis arrivée dans une ville d'un autre pays où tout m'était inconnu, tout me paraissait exotique, subtilement différent de la France. En quittant cette ville pour la première fois après mon premier voyage de quelques mois, je pensais sur le bateau avec émotion à une citation du film de Cédric Klapisch *L'Auberge espagnole*, quand Xavier, le personnage principal, quitte Barcelone après y avoir habité un an :

« Quand on arrive dans une ville, on voit des rues en perspective, des suites de bâtiments vides de sens. Tout est inconnu, vierge. Voilà, plus tard on aura habité cette ville, on aura marché dans ses rues, on aura été au bout des perspectives, on aura connu ses bâtiments, on y aura vécu des histoires avec des gens. Quand on aura vécu dans cette ville, cette rue on l'aura pris dix, vingt, mille fois. Au bout d'un moment, tout ça vous appartient parce qu'on y a vécu. » (Romain Duris, *L'Auberge espagnole* (2002), écrit par Cédric Klapisch)

Cette citation illustre tout à fait la construction d'un espace vécu (Frémont 1999), et la force du sentiment d'attachement que crée la pratique des espaces publics. À Rouen, je n'ai pas vécu cela, cet attachement. Peut-être à cause de la vieille rivalité caennais·e·s/rouennais·e·s inscrite dans mon ADN, peut-être plus sérieusement parce que je n'y ai pas vécu. La proximité relative entre Rouen et Caen a engendré pour moi une autre façon d'aborder le terrain. Je préparais à l'avance un planning serré sur une semaine et j'allais à Rouen pour le travail

exclusivement, je n'ai pas développé d'attachement envers cette ville et je n'en avais pas envie non plus, c'était un lieu que je connaissais déjà, un troisième espace de comparaison.

Bien entendu, le ressenti personnel ne fait pas tout, les supports de type institutionnels ou associatifs voire religieux ont joué un rôle important dans l'aboutissement – ou non – selon les villes, de certaines méthodes. Les trois villes ont été très différentes également à ce niveau. À Rouen, la ville où je me sentais personnellement le moins à l'aise, j'ai pu mettre en place assez rapidement des connexions avec la ville d'abord, mais plus particulièrement avec la métropole de Rouen et son directeur de l'aménagement, Bertrand Masson. Cette connexion s'est faite des deux côtés, d'une sollicitation de ma part à un moment où je cherchais des partenaires institutionnels, mais également de la part de la métropole qui avait trouvé la démarche de ma carte participative en ligne très intéressante. Dans le même temps, j'ai développé une relation précieuse avec l'association de femmes Nous'v'Elles par le biais de Salima Terchoune, membre actif de l'association et employée au département d'aménagement de la métropole de Rouen. Ces deux contacts m'ont permis de mener ma recherche de la manière qui faisais le plus sens pour moi, c'est-à-dire en proposant aux femmes de transmettre leur ressentis par le biais de mes résultats de recherche à la métropole de Rouen, actuellement dans une volonté de prise en compte du genre dans l'aménagement des espaces publics. Cela m'a également ouvert un champ important de potentielles participantes, ainsi qu'une certaine légitimité dans mon approche aux enquêtées. En effet, certaines d'entre elles n'ont accepté de participer que parce que je travaillais avec la métropole et qu'elles sentaient que leur participation pouvait faire la différence.

Bien que j'aie essayé de mettre en place le même type de partenariat à Caen et à Portsmouth, je me suis retrouvée face à un mur de silence institutionnel dans les deux cas, malgré mes nombreuses sollicitations. À Caen, j'ai pu pallier ce manque par l'usage des réseaux sociaux, les heures passées dans la rue à rencontrer des femmes et leur expliquer ma démarche, ma connaissance de la ville et de ses habitant·e·s mais surtout le contact avec des centres sociaux-culturels. En particulier, le centre socio-culturel de la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) m'a été d'une grande aide pour le quartier de la Grâce de Dieu où je n'arrivais pas à gagner la confiance des habitantes par mes propres moyens. Leur soutien m'a permis de rencontrer des femmes très différentes, que je n'aurais jamais pu approcher seule. À Portsmouth, j'ai mobilisé en ligne les sites et groupes de voisinage, un type de réseau particulièrement développé en Angleterre et d'une valeur inestimable dans le cadre d'une approche par quartier. Sur le terrain, outre l'approche dans la rue, mon statut de *visiting researcher* à l'université de Portsmouth m'a été précieux. Cela m'a donné accès aux étudiantes, mais également aux personnels, l'université ayant accepté de publier un appel à participation sur le groupe de personnels femmes de l'université. La réponse à cet appel a été très enthousiaste et m'a permis d'entrer avec confiance dans le travail de terrain. De plus, de même que pour le partenariat avec la métropole de Rouen, le fait d'indiquer que j'étais associée à l'université de Portsmouth a facilité la création d'une

relation de confiance avec les enquêtées, membres de l'université ou non. Il s'agissait d'une institution locale, prestigieuse, qu'elles reconnaissaient. D'autres structures ont néanmoins été essentielles à mon travail comme les *community centre*, des maisons de quartiers présentes en grand nombre et investies par la communauté avec une majorité de jeunes mères et de femmes âgées, mais pas exclusivement. En particulier, les *community centre* des quartiers de Milton et de manière moindre de Fratton ont chaleureusement accueilli ma présence, me permettant de rencontrer de nombreuses enquêtées, particulièrement des femmes âgées qui étaient plus difficiles d'accès pour moi par ailleurs. De manière plus anecdotique, les petites églises, également très nombreuses ont été une ressource intéressante encore une fois pour avoir accès à des femmes plus âgées. Notamment une des églises du quartier de Southsea organisait régulièrement des rencontres pour personnes de plus de 65 ans. J'ai décidé un jour de m'y présenter et j'ai pu rencontrer une dizaine de femmes, acceptant toutes de participer à ma carte participative, et certaines d'entre elles à aller plus loin avec un entretien.

L'enjeu a été pour moi à chaque fois de rentrer dans des réseaux, grands ou petits, me permettant d'avoir accès soit à un champ très large de participantes potentielles, soit de cibler un groupe plus faiblement représenté dans mon échantillon. Plus que de recevoir un accueil, il a été question pour moi d'aller chercher l'acceptation par une grande diversité de moyens, parfois de manière insistante, parfois plus naturellement.

2. Corps de femme, corps de chercheuse

2.1. *Être femme dans l'espace public : une volonté d'observation non participante*

Les temps d'observation et de comptages, dans la rue et dans les transports publics, ont été les moments où j'ai le plus été confrontée à mon terrain. Lors de l'élaboration de ma méthodologie, j'ai – naïvement – construit cette étape de mon travail de terrain comme un moment d'observation non participante. J'avais prévu de me mettre en retrait dans l'espace public afin d'observer l'adaptation corporelle des femmes qui traverseraient l'espace, mais également des individus – statiques ou en mouvement – de manière générale. Je souhaitais me mettre en retrait, par exemple en m'accoudant contre un mur, en m'asseyant sur un banc à l'écart ou en mettant mon casque audio sans musique afin de ne pas attirer l'attention et de ne pas influencer les individus pratiquant mes espaces d'étude.

2.2. *Les stratégies corporelles, se fondre dans l'espace public*

Afin de mener à bien mon travail de terrain, j'ai dû – comme les femmes que j'observais – mettre en place des stratégies corporelles. J'en suis arrivée à mettre en application pour moi-même, le constat même qui, lors de mon Master 1, m'avait donné l'idée de cette recherche. Ce constat, c'est le fait de ressentir une pression différenciée sur son corps, en tant que femme, selon l'espace traversé. Cela, alors même que je trouvais ce besoin d'user quotidiennement de stratégies corporelles genrées révoltant, inégalitaire. J'ai dû mettre cela en application sur moi-

même, choisissant les habits qui, selon moi seraient le plus pratique pour me déplacer rapidement, notamment à vélo et passer le plus inaperçue possible.

Dans des lieux tels que le port de Caen, la gare de Caen ou de Rouen ou encore le Guildhall square à Portsmouth, le fait de porter des vêtements « neutres » (pantalons, couleurs foncées, vêtements larges) a pu faciliter une observation passive de l'espace public. Lors d'une observation sur le port de Caen, le 19 avril 2018, par temps ensoleillé de 14h30 à 15h30 environ, un homme alcoolisé s'est approché de moi – comme souvent par la suite – engageant la discussion. J'étais assise en tailleur et portait un collant ajouré violet et un short court, qui était alors caché par ma veste. L'homme me demande :

« Homme : Tu portes quoi là ? [Pointe ma jambe du doigt]

Moi : Des collants...

H : Oui mais... c'est tout ?

M : Euh.... Non, j'ai un short aussi [lui montre mon habit].

H : Ah oui, pour cacher ta chatte et ton cul, sinon ça fait bien pute ! » (Extrait du carnet de terrain le 19/04/2018)

Cet extrait d'un de mes carnets de terrain n'est qu'un exemple parmi d'autres, peut-être le plus graphique du point de vue de la conversation. Bien qu'anecdotique, cela montre qu'il a été nécessaire pour moi d'adapter mon corps selon les lieux traversés, afin de passer inaperçue. En effet, lors des comptages, le fait d'être interrompue m'oblige à recommencer le processus depuis le début. Ces expériences personnelles de terrain croisées avec les témoignages des femmes sur les cartes participatives me permettent ainsi de m'adapter pour avoir un impact moindre sur les lieux observés et les interactions y prenant forme mais également de mieux cerner quels types de stratégies corporelles féminines sont communément « admises » selon les espaces.

Outre l'habillement, deux outils m'ont été particulièrement utiles pour mener à bien mes observations : le casque audio et le vélo. Le casque audio m'a été très utile autant dans les espaces publics extérieurs que dans les transports en commun. En extérieur, il m'a permis de paraître plus renfermée, plus isolée, et d'éviter que certains hommes viennent engager la conversation, voire me harceler. Dans le bus ou le tramway, utiliser un casque sans mettre de son était également utile afin que les personnes autour de moi se sentent à l'aise de discuter sans se soucier de ma présence. Le vélo quant à lui est devenu mon meilleur allié de terrain. Un soir, alors que je faisais une observation au niveau du port de Caen – j'avais prévu ce jour-ci de continuer avec les Rives de l'Orne et la gare de Caen – un homme m'approche. Il n'y avait que peu de passant, je pouvais donc mener l'observation en 15 minutes seulement et mon compteur m'indiquait qu'il me restait environ 8 minutes avant de pouvoir partir. L'homme – qui semblait alcoolisé – me parle, me dit qu'il me trouve belle et qu'il aimerait savoir mon nom et discuter. Je lui explique poliment que je suis occupée, que je travaille et aimerais ne pas être dérangée,

que je ne souhaite pas partager mon nom. Comme s'il ne m'avait pas entendu, il me dit qu'il souhaiterait m'embrasser, je refuse. L'homme insiste de plus en plus, devenant agressif verbalement et dans son attitude. J'essaie de me concentrer sur mon travail, tout en réalisant que 8 minutes peuvent paraître longues quand on a peur. Ce qui me rassurait et me permettait de continuer malgré tout mon travail et de penser qu'il s'agissait d'une expérience intéressante à relater dans mon carnet de terrain, c'était de savoir que dès que la fin de mon compteur sonnerait, je pourrais partir rapidement avec mon vélo. Au-delà de l'aspect pratique – certains espaces d'études, notamment à Portsmouth, sont assez éloignés les uns des autres – le vélo était pour moi une stratégie qui m'a permis de ne pas me laisser submerger par la peur de nombreuses fois, c'était ma « porte de sortie ».

Pourtant, développer et appliquer des stratégies corporelles pour ma sécurité dans les espaces publics m'a pesé psychiquement. En effet, le choix du vêtement est pour moi, quotidiennement, une action qui fait sens, un rituel matinal. Choisir une tenue plutôt qu'une autre n'est généralement pas anodin pour moi. Ainsi, mes vêtements « de terrain » que je portais parfois une ou deux semaines d'affilées en période de comptage, se sont transformés dans mon esprit comme une contrainte, comme un carcan me coupant d'une partie de ma liberté, mais également de ma féminité, de ma personnalité. J'ai ainsi remarqué qu'après plusieurs jours ou semaines de terrain, une fois le travail terminé, j'opérais en quelque sorte une sur-correction de mon espace corporel pendant quelques jours, choisissant les articles les plus féminins, à mon sens personnel, colorés ou bizarre de ma garde-robe, et les brandissant dans l'espace public ou à l'université comme un acte de rébellion, d'affirmation personnelle et de genre. Avec du recul, je constate maintenant que je n'ai par exemple jamais autant porté de chaussures à talon, qui ne m'intéressaient pas beaucoup auparavant et que je ne mettais que ponctuellement, que pendant mes trois années de thèse.

2.3. Le choix d'un accompagnant

Au-delà des objets, des vêtements, une des stratégies les plus évidentes est de ne pas être seule lors des observations. Après plusieurs essais, j'ai réalisé qu'afin que cette stratégie soit efficace, il fallait que l'accompagnant·e soit un homme. Non pas pour une construction genrée, plaçant l'homme comme protecteur dans l'optique d'une altercation mais tout simplement parce que la présence même d'un homme prévenait toute tentative de rapprochement de la part d'un autre homme.

Seule dans l'espace public, apparemment dans l'attente, statique, j'étais avant tout perçue comme une femme disponible, et ce, quel que soient mes efforts pour passer inaperçue. Bien entendu, les vêtements sombres, les accessoires, une attitude générale fermée et désagréable m'ont permis de prévenir un certain nombre de situations, mais malheureusement, aucune de ces stratégies n'ont été aussi efficaces que la présence d'un homme. Je n'ai pas souhaité être accompagnée pour toutes mes observations – cela n'aurait d'ailleurs pas pu être possible – car j'ai voulu faire moi-même l'expérience de ce sentiment de crainte. En effet j'ai voulu pouvoir

vivre mon terrain de recherche entièrement, et cela passait souvent par le fait d'être seule. Pourtant, dans certains cas comme l'exemple du port où de la gare de Caen le soir, j'ai fait plusieurs fois l'expérience de ne pas pouvoir mener la partie comptage de mon observation de manière correcte, me faisant systématiquement aborder. Après avoir noté plusieurs fois le ressenti que j'avais dans un espace selon l'horaire, mobiliser un accompagnant m'a permis d'être plus efficace dans la seconde partie de mon observation, la phase de comptage plus redondante pour des besoins statistiques.

3. La pandémie de la Covid19, transformation du rapport au terrain transformation des rapports aux corps

La pandémie de la Covid-19 est apparue en Europe en février 2020, soit un an et demi après le début de ma thèse, en octobre 2018, se poursuivant ensuite en 2021, année de finalisation du travail de terrain cette même thèse. Ce travail de recherche suppose un accès régulier, de jour et de nuit aux espaces publics en France à Caen et à Rouen et en Angleterre à Portsmouth, ainsi qu'un accès aux femmes vivant dans ces mêmes villes, que ce soit de manière indirecte par l'observation de leurs pratiques quotidiennes ou de manière directe par l'organisation d'entretiens compréhensifs ainsi que de marches comparatives. La succession de confinements, déconfinements, fermetures et ouvertures de frontières, la distanciation sociale et la mise en place de couvre-feux dans mes villes d'études ont été autant de freins à mon intervention sur le terrain auxquels les nouvelles technologies de l'information et de la communication ne pouvaient pas palier efficacement. Cette sous-partie permettra de clarifier certains de mes choix méthodologiques dans ce contexte particulier de pandémie. Ma méthodologie n'a pour autant pas été totalement bouleversée par ces changements, ma phase de travail de terrain étant déjà en grande partie terminée en février 2020, car je souhaitais initialement mettre un point final à ce travail de récolte de données en juin 2020.

3.1. La décision d'arrêter certaines phases de terrain

Une des premières décisions auxquelles j'ai dû faire face durant cette seconde partie de ma thèse est de revoir à la baisse ma récolte de données. Les décisions ont ainsi dû se dérouler au fur et à mesure de l'avancement de l'épidémie et des restrictions mises en place.

Lors du premier confinement, en mars 2020, je m'apprêtais à partir en Angleterre pour un mois et demi lorsque, un jour avant mon départ j'ai reçu un appel du directeur de mon laboratoire, m'expliquant que toutes les autorisations de sortie du territoire étaient révoquées jusqu'à nouvel ordre. Ce voyage en Angleterre était supposé être le dernier pour la récolte de données de terrain, me permettant de mettre en place les marches comparatives dans les quartiers de Fratton, Southsea et Milton à Portsmouth, mais également de finaliser les entretiens, principalement avec quelques femmes âgées. La réalisation de ces étapes de recherche n'a d'ailleurs pas pu être effectuée car bien que j'ai pu retourner en Angleterre entre octobre et novembre 2020, un nouveau confinement a été mis en place, une semaine après mon

départ en France et deux semaines après mon arrivée en Angleterre, soit précisément le moment marquant la fin de ma quarantaine obligatoire. Le confinement anglais étant moins strict que le confinement en France, j'aurais pu choisir de contourner les règles et organiser des marches ainsi que des rencontres avec mes enquêtées. Cependant, j'ai décidé de ne pas le faire, tout d'abord afin de ne pas mettre mes enquêtées dans une situation illégale mais également car je ne voulais pas mettre en danger, ni la santé des participantes, ni ma propre santé. J'ai envisagé de mener des entretiens par vidéoconférence mais étant donné la classe d'âge cible (plus de 65 ans, mais la majorité des participantes recrutées avaient plus de 70 ans), l'utilisation de ces outils constituait une barrière trop importante, particulièrement en addition à la barrière constituée par mon accent français. Concernant les marches comparatives, j'ai néanmoins été en capacité d'organiser la marche comparative pour le quartier de la Haie Vigné en juin 2020, période d'accalmie des mesures sanitaires et en juin 2021 pour le quartier Beaulieu-Maladrerie Saint-Paul.

Cette période d'accalmie de l'été 2020 a également été l'occasion pour moi de terminer mon travail de terrain dans la ville de Rouen, à l'exception des comptages dans les bus et des comptages sur la période automnale dans la rue, je reviendrais sur ces points au fur et à mesure. La ville de Rouen était à l'origine la ville dans laquelle je souhaitais finaliser mon travail de terrain en dernier, du fait de mon manque de contacts lors de mes débuts et considérant qu'il s'agissait de la seule de mes villes d'études dans laquelle je n'ai pas « habité » au cours de cette thèse, la proximité avec Caen rendant cet investissement financier et de temps peu rentable. À la sortie du premier confinement, Rouen a donc été ma priorité. Je m'y suis tout d'abord rendue pour obtenir des données de comptage dans les espaces publics en été. La Covid-19 s'est avérée ne pas avoir eu d'impacts trop flagrants sur la fréquentation des espaces publics à Rouen en été 2020, de nombreux touristes étaient présents et les restaurants et terrasses étaient remplis. Une des différences principales était le port du masque, mais également l'extension des terrasses, comme sur la place du Vieux Marché, plus importante que les années précédentes pour permettre aux commerçants d'accueillir du public, comme cela a également pu être le cas au niveau du quai Venduvre à Caen. Pour autant, cette modification n'a pas eu pour effet de transformer totalement les usages de la place du Vieux Marché, comme cela a par contre pu l'être pour le quai Venduvre à Caen. J'ai dans le même temps entrepris de contacter le plus de femmes possibles afin de mettre en place les marches comparatives et les entretiens, en collaboration avec la métropole de Rouen. J'ai ainsi pu finaliser cette partie de ma méthodologie au début du mois de septembre 2020, peu avant la mise en place d'un couvre-feu dans la ville de Rouen pour plusieurs mois, la plupart des enquêtées n'étaient en effet pas disponible pendant l'été.

Comme je l'ai évoqué plus tôt, j'ai malgré tout dû laisser une partie de ma méthodologie de côté pour la ville de Rouen. Les décisions pour ces deux méthodes ont été concomitantes. Tout d'abord, il m'a semblé évident que je ne pourrais pas continuer le travail de terrain débuté dans

le métrobus de Rouen avec l'épidémie de Covid-19. En été 2020, le biais me semblait trop important, les trajets en transports en commun étaient par ailleurs déconseillés pour toute personne n'en n'ayant pas besoin pour se rendre au travail, chez le médecin ou pour des courses de première nécessité. Encore une fois, il m'a semblé qu'il s'agissait de prendre un risque pour ma santé personnelle, mais également pour celle des autres. Dans ce contexte, passer pendant une semaine environ 5 à 6 heures par jours dans les transports en commun pour mener de l'observation semblait irresponsable. De plus, un des autres buts de ces observations était de constater l'écart pris entre les personnes, d'éventuelles redondances dans le choix des sièges (isolée, à proximité d'une autre femme ou indifférent) pour les femmes. Or, avec l'épidémie en cours, la préconisation était de laisser un siège d'écart, lorsque cela était possible, entre chaque personne, rendant ainsi le but de mon observation obsolète. Il en a été de même pour le comptage à l'automne 2020 dans le métrobus. Concernant le comptage dans les rues de Rouen prévu à l'automne 2020, une fois finalisées les marches exploratoires et les entretiens, un couvre-feu a commencé à se mettre en place à Rouen. Cela, ajouté aux restrictions des bars et des restaurants jusqu'à leur fermeture complète, consistait un biais trop important, les données récoltées n'auraient pas été comparables aux données précédentes. En effet, la comparabilité des données joue un rôle important étant donné que la récolte de données saisonnières a pour but de permettre un lissage à l'année, amenuisant les particularités liées à la saisonnalité tout en offrant la possibilité d'étudier ces mêmes particularités en détail.

3.2. Se réinventer : l'ajout d'une étude complémentaire

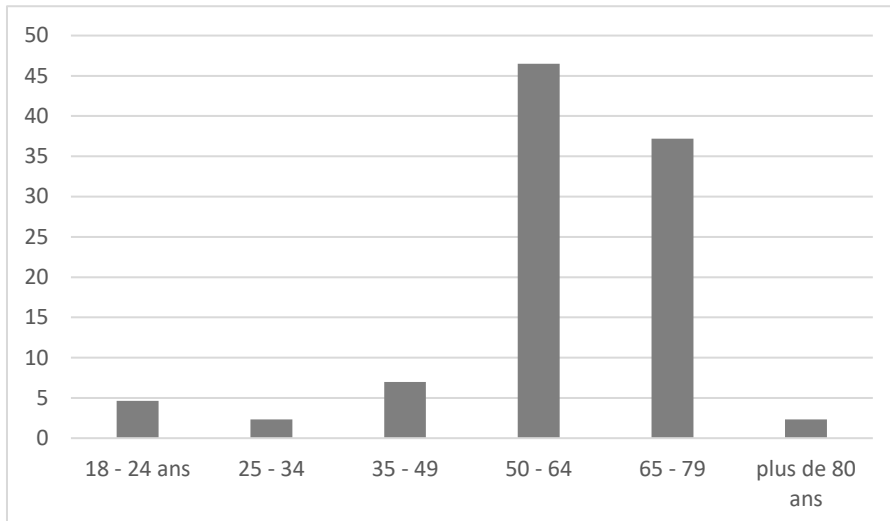
Bien que la perte des données évoquées dans la section précédente ne pose pas de problème de fond pour l'analyse (la majorité de l'enquête de terrain ayant été menée entre fin 2018 et début 2020), cette nouvelle situation a donné lieu à des réflexions méthodologiques. Je me suis retrouvée en mars 2020 en situation de confinement, comme le reste de la population française. Cette nouvelle situation – qui pour moi a impliqué une nouvelle situation de logement également – m'a amenée à réfléchir aux changements drastiques que cette épidémie provoquait sur mes lieux d'études, et sur l'espace public, théoriquement accessible à toutes et à tous (Paquot 2015). L'accessibilité, élément de base de la définition de l'espace public, était remise en question, restreignant les habitant·e·s de mes villes d'études françaises à des espaces privés (habitation, centres commerciaux et commerces alimentaires) et à un rayon d'un kilomètre autour de leur domicile pour une heure d'exercice quotidien, et de manière moindre les habitant·e·s de la ville de Portsmouth. Je me suis alors demandée, dans cette situation exceptionnelle, devenue malgré nous notre nouvelle normalité en 2020 et 2021, qu'en est-il du rapport genré à l'espace public ? Y a-t-il une différenciation genrée mais également selon l'âge, le lieu d'habitation et la structure familiale ? Les nouvelles pratiques liées à la sortie d'une heure autorisée chaque jour sont-elles différentes entre hommes et femmes ? Cela change-t-il le rapport aux charges domestiques ?

J'ai donc profité du premier confinement pour mettre en place un questionnaire intitulé en français « Pratiques des espaces publics et Covid-19 » par le biais du logiciel *lime survey* et comparer les pratiques « habituelles » un mois avant le premier confinement de 2020, les pratiques pendant ce confinement et celles pendant le premier déconfinement progressif. Ce questionnaire m'a permis d'obtenir 151 réponses complètes à Caen (38 hommes et 113 femmes), 104 réponses complètes à Rouen (21 hommes et 83 femmes) et enfin 43 réponses complètes à Portsmouth (1 personne ne se définissant ni comme homme ni comme femme, 6 hommes et 36 femmes). Concernant les catégories mobilisées afin d'évaluer les violences subies dans l'espace public par les femmes et les hommes pendant les trois périodes analysées dans ce questionnaire, j'ai choisi de reprendre l'idée d'une partie des questions de l'enquête Virage (Lebugle et Virage 2017) sur les violences dans l'espace public. En effet, selon l'enquête Virage les femmes subiraient bien plus largement que les hommes (20% des femmes enquêtées contre 8% des hommes) les « sifflements et interpellations sous prétexte de drague », les attouchements, l'exhibitionnisme/voyeurisme ainsi que le fait d'être suivie. En d'autres mots, les femmes subiraient largement plus les atteintes à caractère sexuel (27%) que les hommes (5%). Cependant, les hommes semblent subir, selon cette enquête, des agressions physiques non sexuelles, plus largement que les femmes (6% pour les hommes contre 1% pour les femmes). De manière générale, la différenciation genrée des violences dans les espaces publics serait tout de même à la défaveur des femmes. Au moins 25 % d'entre elles auraient subi au moins un des faits proposés dans l'enquête virage contre 14% chez les hommes et au moins 8% auraient subi un fait grave, contre 5% chez les hommes. Les femmes et les hommes semblent alors être confrontés à des violences d'ordre différent. Il y aurait bien une violence genrée dans les espaces publics. En reprenant des catégories similaires à l'enquête Virage pour mon enquête complémentaire « Pratique des espaces publics et Covid-19 », le but est de pouvoir analyser cette partie des résultats par un regard croisé avec une enquête nationale reconnue.

La méthode de diffusion pour ce questionnaire a été uniquement en ligne via le service de ciblage et de publicité de *Facebook* et *Instagram*. J'ai fait ce choix car une partie des questionnaires des trois cartes participatives avaient d'ores et déjà été diffusées de cette manière efficace – ciblée sur mes villes d'étude –, peu coûteuse – temporellement et financièrement –, et permettant un contact facile avec les enquêté·e·s en cas de problème avec le questionnaire. L'accès au questionnaire en lui-même ne pose pas de problème pour les personnes non inscrites à ces réseaux sociaux. En effet, il est tout à fait possible de consulter une page *Facebook* comme on consulterait une page de blog. Le biais de l'âge est apparu bien plus relatif concernant ce questionnaire que concernant les réponses obtenues pour les cartes participatives. Une explication pourrait être relative à la longueur différente des deux questionnaires, une autre relative à la thématique. Le questionnaire des cartes participatives était très court et pouvait facilement être compris par l'angle du harcèlement de rue, des problèmes de sécurité – bien que cela ne soit pas le but du questionnaire – qui touchent plus les jeunes femmes. Le questionnaire

« Pratiques des espaces publics et Covid-19 » demande plus d'implication de la part de l'enquêté·e, en termes de temps, mais également de réflexivité. D'autre part, ce questionnaire était ouvert aux femmes et aux hommes contrairement à la carte participative. Il ne s'agit que de pistes de réflexion, les données à disposition ne me permettent pas de proposer une explication à l'importante différence des pyramides des âges entre Caen (figure 19), Rouen (figure 20) et Portsmouth (figure 21).

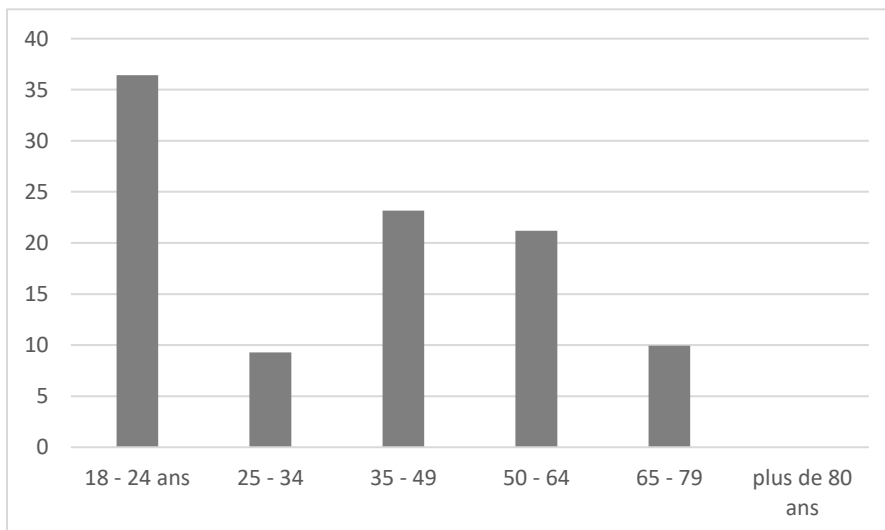
Figure 21 : Répartition des âges du questionnaire « Pratiques des espaces publics et Covid-19 » à Portsmouth



N = 43

Réalisation : E.L.B., 2020

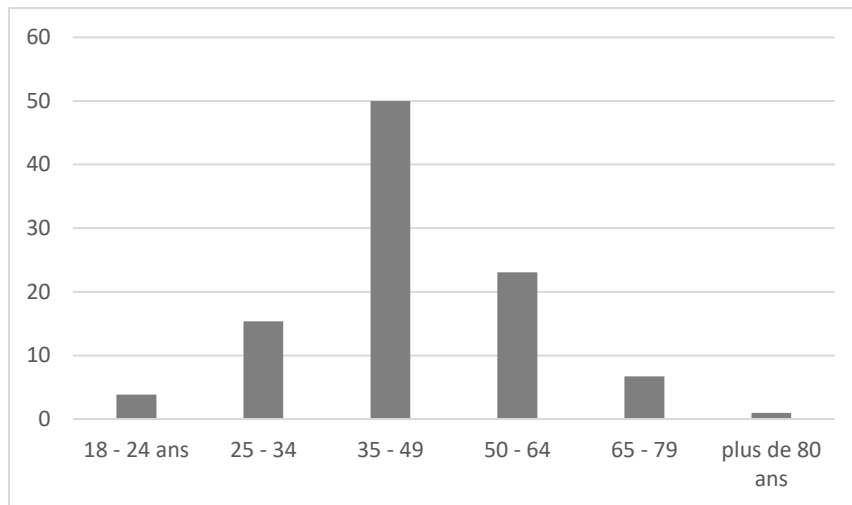
Figure 22 : Répartition des âges du questionnaire « Pratique des espaces publics et Covid-19 » à Caen



N = 151

Réalisation : E.L.B., 2020

Figure 23 : Répartition des âges du questionnaire « Pratique des espaces publics et Covid-19 » à Rouen



N = 104

Réalisation : E.L.B., 2020

Comme évoqué précédemment dans le chapitre 5, les résultats de cette enquête complémentaire n'ont pas été mobilisés dans l'analyse de cette thèse pour des raisons de cohérence par rapport au sujet initial. Cependant, ces résultats pourront être mobilisés dans le cadre d'un article scientifique à la suite de cette thèse.

3.3. Un rapport aux enquêtées biaisé

La fin de ce terrain de thèse a été assez difficile à mener, non seulement d'un point de vue logistique, mais également et surtout dans le rapport aux enquêtées. Par exemple, les dernières marches exploratoires que j'ai pu conduire – à Rouen – ont dû se dérouler masquées. Cependant, le plus grand problème a été la mise en place du tout digital dans les rapports lors des différents confinements. Mener un entretien compréhensif est un exercice qui demande, à mon sens, un rapport de confiance et une proximité avec l'enquêtée. Il y a en particulier un biais important dans la conduction d'entretiens par visioconférence pour les femmes âgées, les femmes en situation de handicap dans certains cas, ou même les femmes défavorisées économiquement qui n'auraient pas accès chez elles à cette technologie. À ce stade de la collecte de données, mon échantillon devait justement être complété par des femmes plus âgées en France, mais également en Angleterre où le problème de la langue – ou plutôt de l'accent – est une barrière supplémentaire dans la communication en visioconférence. Du point de vue du déroulement de l'entretien, la visioconférence rend difficile la première partie de celui-ci où je demande à l'enquêtée de dessiner une carte mentale. En effet, cette étape est indispensable car elle me permet d'avoir une idée du rayon, de l'espace quotidiennement couvert par l'enquêtée pour ensuite mieux cibler mes questions lors de la seconde partie de l'entretien. Pour l'enquêtée, la carte mentale a une valeur de mise en condition, d'entrée en matière introspective et libre. En effet, pendant cette phase de l'entretien je laisse l'enquêtée me raconter l'histoire de ses rapports aux espaces publics et de son espace vécu (Frémont 1999). J'ai ainsi dû mettre de côté

une partie des entretiens programmés avec des femmes âgés des quartiers de Milton et Fratton à Portsmouth.

Conclusion de la seconde partie

La phase d'enquête s'est donc déroulée en plusieurs étapes. L'analyse spatialisée de questionnaires a constitué l'étape préliminaire et rassemble au total 809 répondantes à Caen, Rouen et Portsmouth. Pour l'ensemble de ces données, c'est la classe d'âge des femmes de moins de 26 ans qui est la plus largement représentée avec 42 % du total des répondantes et les classes d'âges supérieures à 65 ans qui sont sous-représentées avec seulement 10% des répondantes. Malgré une surreprésentation de femmes plus jeunes due au mode d'enquête – questionnaire pour une carte participative en ligne –, cette méthode a permis d'obtenir pour chaque ville un paysage de lieux pratiqués de manière confortable, avec appréhension ou évités.

La phase d'observation et de comptage, liant qualitatif et quantitatif a permis de découvrir les terrains d'étude par l'échelle du lieu et des lignes de transports en commun. En effet, les observations ont représenté environ 385h de travail de terrain dans les espaces publics et 170h dans les transports en commun. Ce travail m'a permis de comprendre qui pratiquait les espaces publics de mes villes d'études, quand, et de quelle manière. Le travail d'observation et de comptage dans les transports en commun, bien qu'important pour ma familiarisation avec mes espaces d'études et dans la réflexion de cette thèse, n'a pas été mobilisé dans les résultats. Premièrement pour le caractère incomplet de ces données de comptages – restructuration du réseau et manifestations des gilets jaunes à Caen, pandémie du Covid-19 à Rouen –, en particulier vis-à-vis de ceux dans les espaces publics extérieurs. Deuxièmement car j'ai pu réaliser sur le terrain que bien que la thématique de la mobilité et des transports doive être abordée dans cette thèse, la thématique du confort lors de ces mobilités – et particulièrement dans les transports en commun – est très différente de celle du confort dans les espaces publics extérieurs de par le caractère contraint des interactions corporelles qui s'y déroulent, et constitue bien un sujet à part entière.

Ces méthodes m'ont aidé à répondre à l'hypothèse suivante : y a-t-il un lien pour les femmes entre l'habillement, le lieu traversé ou pratiqué, la temporalité et la perception ? Pour aller plus loin dans le lien personnel développé entre représentations, perceptions, espace corporel féminin et espaces publics, il m'a fallu me tourner vers deux autres méthodes, plus qualitatives, que j'ai développées à la fin de mon travail de terrain. Ce sont d'une part les marches exploratoires comparatives et d'autre part les entretiens. Le but des marches exploratoires comparatives était d'introduire plus particulièrement la variable de classe dans l'analyse mais également de faire débattre des femmes d'âges, parfois d'éthnicité et de statuts sociaux différents sur la mixité et l'aménagement non seulement d'espaces publics de leurs quartiers, mais également d'espaces publics du centre-ville, me permettant ainsi d'avoir une marche « témoin » pour chaque ville. Les entretiens quant à eux – au nombre de 31 – ont eu pour but de resserrer

le questionnement sur l'individu en croisant l'âge et la classe sociale pour la sélection des enquêtées. Cette dernière méthode m'a permis notamment d'éclairer la relation entre construction sociale et personnelle du concept de féminité et pratique des espaces publics chez des femmes de profils variés.

Dans la suite de ce travail de recherche, nous verrons donc comment l'articulation de ces différentes méthodes – qualitatives et quantitatives – et échelles – lieu, quartier, ville, pays – s'articulent dans le cadre d'une démarche comparative pour comprendre l'interrelation entre espace corporel féminin, espaces publics et aménagement.

Troisième partie

Intégrer les corps de femmes dans
la réflexion et l'aménagement des
espaces publics

Introduction de la troisième partie

La troisième et dernière partie de cette thèse est dédiée à la restitution et l'analyse des données récoltées sur le terrain à Caen, Rouen et Portsmouth. Il ne s'agit pas ici de faire des allers-retours entre ce qui aurait pu être trois monographies sur la place des femmes et de leur corps dans les espaces publics, mais plutôt – et surtout – de relier entre elles les données récoltées dans ces trois villes pour en détacher les similarités et les dissemblances en privilégiant une approche multiscalaire.

Cette partie est donc organisée en quatre chapitres et réfléchi en miroir de la première, qui apporte les clés théoriques pour la lecture de ces résultats. Le chapitre 8 se base sur une échelle large, celle de l'espace vécu (Frémont 1999) des femmes enquêtées par entretiens et sur le détail de leur mobilité. En effet, comprendre les modes de mobilité des enquêtées, et si ceux-ci sont influencés ou non par des facteurs comme l'âge, la classe sociale, le quartier ou la ville d'habitation est primordial pour pouvoir analyser leur ressenti et leur rapport corporel aux espaces publics. Le chapitre 9 aborde le rapport entre confort et inconfort à l'échelle de la ville et non pas de l'individu, en mobilisant les résultats des cartes participatives, qui expriment donc des ressentis plus nombreux que les entretiens, mais beaucoup plus concis. Le but de ce chapitre est de comprendre la représentation générale de chacune des villes d'études, si les différences de temporalités affectent ces représentations de manière générale et localisée ainsi que les types de facteurs d'influence qui s'en détachent. Si l'analyse se fait de manière clairement différenciée entre Caen, Rouen et Portsmouth au cours de ce chapitre, c'est pour pouvoir peindre le profil représentation de chaque ville et en extraire une analyse systémique. Le chapitre 10 opère un resserrement à l'échelle de l'individu d'une part et du lieu d'autre part. Il s'agit au travers de ce chapitre de comprendre le lien pour les enquêtées par entretiens, entre leur perception du corps féminin – et de leur propre corps – et l'utilisation de stratégies corporelles comme façon d'adapter leur niveau de confort selon les espaces publics pratiqués. Enfin, le chapitre 11 permet de faire le lien entre la relation qui lie les espaces corporels de femmes et les espaces public et l'aménagement de ces derniers, en mobilisant les entretiens, les marches comparatives ainsi que les comptages et l'observation des espaces publics.

Chapitre 8

Les espaces publics du quotidien, des lieux perçus et vécus sous le prisme du genre et des modes de déplacement

Introduction du chapitre 8

La première thématique que je souhaite aborder dans cette troisième et dernière partie, celle des résultats de terrain, est la mobilité. Les schémas de mobilité des enquêtées, que ce soit pour les entretiens ou pour les autres méthodes, constituent un élément clé de la compréhension de la pratique genrée des espaces publics. En effet, les femmes sont moins nombreuses que les hommes à s'arrêter dans les espaces publics, elles le traversent avant tout et leurs habitudes et modes de mobilité conditionnent donc leur vision et leur vécu des espaces publics. Dans ce chapitre, il est question de l'espace public du point de vue des femmes qui le pratiquent au quotidien. Il s'agit de comprendre la perspective des enquêtées, des habitantes, leur vision personnelle de la ville, comment elles la pratiquent jour après jour, par quel moyen de déplacement. Premièrement, une attention particulière sera portée sur leur vécu de mobilité et de besoin de mobilité. L'envisagent-elles comme un plaisir ou bien plutôt comme une contrainte ? Quels sont les éléments qui peuvent forger un tel ressenti ?

Les entretiens avec les habitantes de Caen, Rouen ou Portsmouth ont tous débuté par la réalisation d'une carte mentale de leurs trajets quotidiens. L'accent sur la thématique de la mobilité, ou au contraire d'une certaine immobilité, est donc portée dès le début de l'entretien. En effet, pour vivre les espaces publics, pour les pratiquer au quotidien, encore faut-il être mobile. Pour réellement apprécier un lieu, encore faut-il pouvoir et vouloir s'y rendre, encore faut-il connaître sa ville. *A contrario* il n'est pas forcément nécessaire d'avoir l'expérience d'un lieu ou d'un quartier pour le rejeter et éprouver un malaise à son égard, même si les causes de ce rejet ne seront alors pas l'expérience personnelle.

Ce chapitre a pour but de détailler, par mode de déplacement, les profils de mobilité des enquêtées. En effet, les modes de déplacement – vélo, transports en commun, voiture, marche à pied – et la façon dont les enquêtées les utilisent ou non – de jour, de nuit, pour le loisir, pour

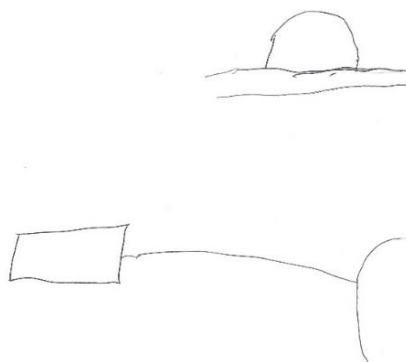
les déplacements quotidiens, avec des itinéraires flexibles ou non – nous permettent de poser la base d’une compréhension détaillée de leur rapport quotidien aux espaces publics et de mieux comprendre par la suite leur craintes, stratégies corporelles et appréciations de et dans ces lieux.

1. La représentation des espaces vécus

1.1. Présentation de la typologie des représentations de l’espace

Afin de mieux comprendre le paysage urbain des enquêtées, leur demander de représenter leurs itinéraires quotidiens de la manière qu’elles souhaitaient, sur une ou plusieurs feuilles de papier a été très utile. La méthode des cartes mentales m’a ensuite permis de continuer la conversation vers une thématique ou une autre. Cela a également été un moyen pour les enquêtées de se centrer sur l’entretien et de commencer à réfléchir à leurs déplacements quotidiens et leur vécu dans les espaces publics. Dans la majorité des cas, cet « exercice » a été apprécié, bien vécu et a joué son rôle pour débiter une conversation. C’est notamment le caractère très libre du schéma qui a permis d’éviter des blocages. Certaines des femmes avaient tout de même peur de « rater », de ne pas réussir à faire une carte. J’ai dû appuyer sur le fait que je ne leur demandais pas une carte ni quelque chose de précis, qu’elles pouvaient faire ce qu’elles souhaitaient tant que cela me donnait une idée de leur trajets quotidiens. Je n’ai eu réellement de problème qu’avec une des femmes âgées de la Grâce de Dieu, qui, en plus de très peu se déplacer pour des raisons de santé et de moyens financiers, ne savait apparemment pas écrire et était mal à l’aise avec un stylo à la main.

Figure 24 : Carte mentale de « Lyssa » femme âgée, Grâce de Dieu, Caen



« Lyssa » a commencé sa carte mentale en essayant de représenter l’arrêt du tramway, c’est-à-dire le pilier de sa mobilité quasiment inexistante de nos jours. Cependant, elle éprouvait de grandes difficultés et une réticence certaine à faire cette partie de l’entretien, elle s’énervait

et était découragée, j'ai donc continué en mettant cette partie de côté. Bien qu'intéressante, cette carte mentale sera gardée à part par rapport au reste du corpus dans la suite de l'analyse.

Avec le reste des répondantes, passer par une carte mentale a permis d'identifier une grande diversité des représentations de l'espace et des modes de déplacement. Les trente cartes mentales peuvent être regroupées par types selon la forme choisie par l'enquêtée, plus ou moins détaillée, avec une partie écrite, avec des éléments structurels uniquement ou bien avec des éléments de ressenti par exemple. Selon ces critères, j'ai développé une typologie en sept catégories détaillées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 7 : Récapitulatif de la typologie des cartes mentales

| Type | Descriptif | Nombre de cartes mentales | Ville d'origine ⁶⁰ | | | Quartier d'origine ⁶¹ | | | Classe d'âge ⁶² | | |
|------|---|---------------------------|-------------------------------|---|---|----------------------------------|---|---|----------------------------|---|---|
| | | | C | R | P | A | B | C | 1 | 2 | 3 |
| 1 | Cartes schématiques avec des écritures ou des dessins, sans représentation spatiale | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| 2 | Morceaux d'itinéraires précis avec un effort de représentation spatiale et partie écrite à part du schéma | 4 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 3 |
| 3 | Schématisme précise des rues, avec utilisation d'un code couleur pour le ressenti, détail des modes de déplacement selon les itinéraires | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| 4 | Schéma détaillé, représentation des rues, des commerces et/ou autres bâtiments, mise en évidence des modes de déplacement, intégration d'éléments de vécu | 9 | 5 | 1 | 4 | 2 | 4 | 3 | 2 | 6 | 1 |
| 5 | Schéma détaillé, représentation des rues, des commerces et/ou autres bâtiments | 5 | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 0 |
| 6 | Représentation linéaire des itinéraires | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 0 |
| 7 | Écritures flottantes ⁶³ | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 |

Source : Entretiens E.L.B., 2019 à 2020

Réalisation : E.L.B., 2021

⁶⁰ Les lettres C, R et P correspondent aux trois villes d'origine des femmes interviewées : Caen, Rouen et Portsmouth.

⁶¹ Les lettres A, B et C correspondent aux trois grands types de quartiers mobilisés dans chaque ville : A pour les quartiers de classe « populaire », B pour les quartiers de classe « moyenne », C pour les quartiers de classe « supérieure ».

⁶² Les trois classes d'âges sont celles mobilisées pour la sélection des enquêtées lors des entretiens soit : 1 pour les femmes de 18-35 ans, 2 pour les femmes de 35-65 ans et 3 pour les femmes de plus de 65 ans.

⁶³ « Écritures flottantes » renvoie à des cartes mentales où des toponymes sont inscrits, représentés comme sur un plan, mais ne sont reliés par aucune schématisation de rue ou de quartier, inscrits dans aucune forme.

Chaque type a été élaboré uniquement en fonction de l'apparence des cartes mentales. Cependant, il y a une corrélation plus ou moins marquée selon les types entre le niveau de représentation de la carte, le quartier d'origine et la classe d'âge.

Tableau 8 : Récapitulatif des entretiens par ville, quartier et classe d'âge

| Ville d'origine | Quartier d'origine | Classe d'âge | Nom fictif | Revenu mensuel personnel | Revenu mensuel du foyer | Propriétaire |
|-----------------|--------------------|--------------|------------|--------------------------|-------------------------|--------------|
| Caen | Beaulieu | Jeune | Marie | 1500 | 2480 | Non |
| | | Âge moyen | Abigaïl | 2600 | 5200 | Oui |
| | | Âge moyen | Élise | 0 | 4000 | Oui |
| | | Âgée | Claire | 3600 | 6200 | Oui |
| | Grâce de Dieu | Jeune | Elodie | 600 | NR | Non |
| | | Âge moyen | Louise | 490 | NR | Non |
| | | Âge moyen | Olympe | 1000 | NR | Non |
| | | Âgée | Corinne | 1400 | NR | Non |
| | | Âgée | Lyssa | 490 | NR | Non |
| | Haie Vigné | Jeune | Alexandra | 750 | NR | Non |
| | | Jeune | Lilith | 1400 | NR | Non |
| | | Âge moyen | Françoise | 1600 | NR | Non |
| | | Âge moyen | Barbara | 0 | 2500 | Non |
| | | Âgée | Adèle | 2000 | NR | Oui |
| | Portsmouth | Milton | Jeune | Elisabeth | 750 | 5400 |
| Âge moyen | | | Rose | 3700 | 7700 | Oui |
| Âge moyen | | | Mary | 3900 | 4850 | Oui |
| Fratton | | Jeune | Angela | 3250 | 6500 | Oui |
| | | Âge moyen | Judith | 1150 | NR | Oui |
| | | Âge moyen | Sophie | 1450 | 8125 | Oui |
| Southsea | | Jeune | Ariane | 1850 | NR | Non |
| | | Âge moyen | Olivia | 2000 | NR | Oui |
| | | Âgée | Agatha | 950 | ? ⁶⁴ | Oui/Non |

⁶⁴ « Agatha » vit dans un « appartement » au sein de la maison de son fils et de sa belle-fille. Elle est totalement prise en charge par ceux-ci. Elle ne me précise pas leur salaire mais la maison en elle-même vaut environ 750 000 livres si l'on se réfère au marché immobilier de cette zone, en 2021.

| | | | | | | |
|-------|----------------|-----------|-----------|------|------|-----|
| Rouen | Saint-Sever | Jeune | Jeanne | 200 | 1400 | Non |
| | | Âge moyen | Daphné | 1300 | 1300 | Non |
| | | Âgée | Madeleine | 2000 | NR | Oui |
| | Gare | Jeune | Aïcha | 1500 | 4000 | Non |
| | | Âge moyen | Cécile | 2600 | NR | Oui |
| | | Âgée | Marianne | 2000 | NR | Oui |
| | Petit-Quevilly | Jeune | Juliette | 270 | NR | Non |
| | | Âgée | Mariama | 1000 | NR | Oui |

Source : Entretiens E.L.B., 2019 à 2020

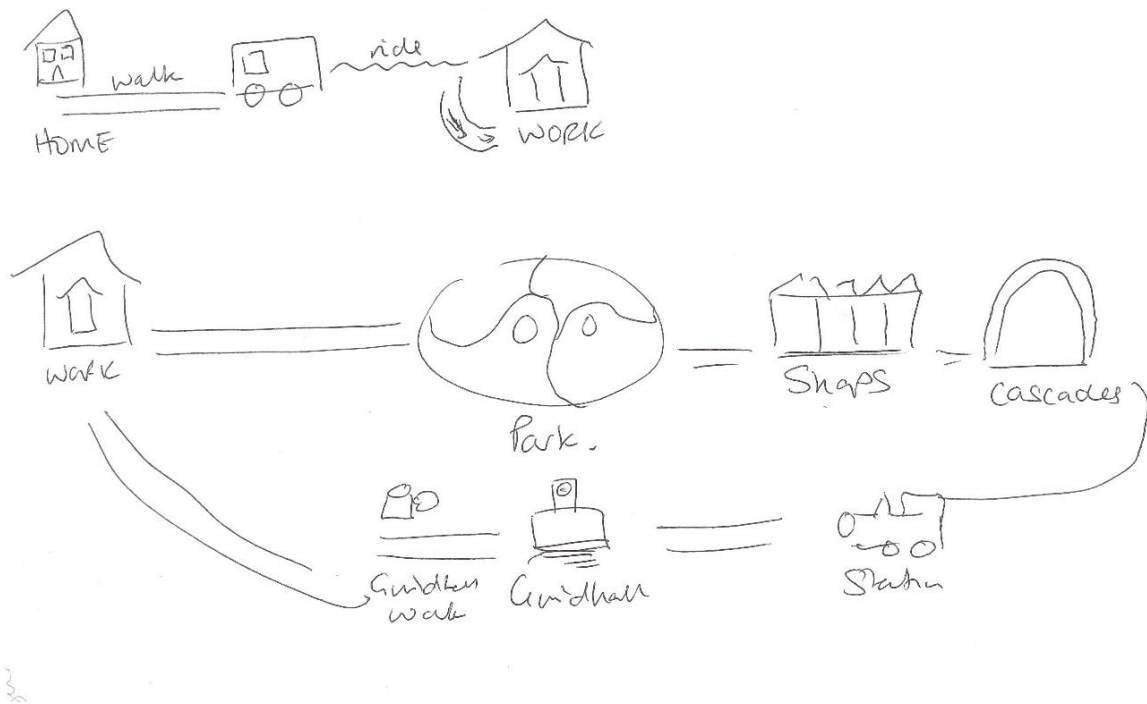
Réalisation : E.L.B., 2021

1.2. Une représentation inégale de l'espace et de la mobilité.

Les femmes qui ont réalisé les cartes mentales du type 1, c'est-à-dire des cartes plutôt détaillées mais avec une absence de représentation spatiale (voir figure 23) sont des femmes d'âge moyen à âgées. Deux d'entre elles habitent dans un quartier de classe « populaire », et une dans un quartier de classe « supérieure », chacune dans l'une des trois villes d'étude. Ces femmes sont toutes plutôt mobiles, surtout « Mariama » et « Olympe » en comparaison avec les autres femmes interrogées de leur quartier. Par exemple, « Mariama », une femme d'origine mauritanienne⁶⁵ de 70 ans qui habite au Petit-Quevilly, se déplace beaucoup, à pied, en métro ou en bus et vit la moitié de l'année en Mauritanie depuis sa retraite. De même, « Olympe » une femme de 35 ans qui habite la Grâce de Dieu à Caen est très mobile notamment grâce à son travail de vendeuse à domicile. Elle se déplace à Caen même, mais également dans d'autres villes pour des formations. « Olivia » une femme de 55 ans habitant dans le quartier de Southsea à Portsmouth est finalement beaucoup moins mobile que les deux autres femmes du type 1, son travail et ses loisirs n'exigent pas d'elle une grande mobilité.

⁶⁵ Le pays d'origine de « Mariama » a été modifié pour un autre pays de la même région d'Afrique pour préserver son anonymat.

Figure 25 : Exemple du type 1, « Olivia », Portsmouth, Southsea âge moyen

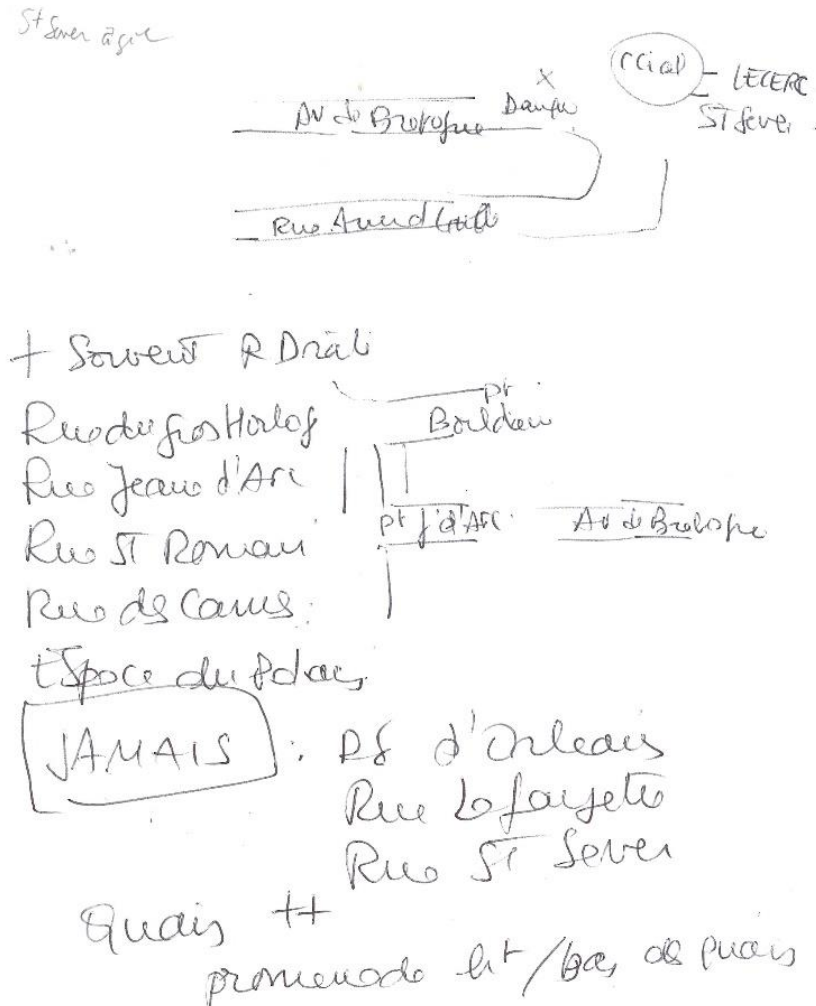


Dans les trois cas, ces femmes n'identifient pas ou très peu de rues sur leur cartes mentales. Malgré une mobilité régulière, elles ne se représentent pas l'espace de manière classique, mais plutôt en se basant sur des lieux qu'elles visitent régulièrement, des espaces de chalandise, par exemple. Sur l'exemple ci-dessous, « Olivia » identifie son travail, les magasins du centre-ville, le centre commercial « Cascades », la gare centrale et la mairie, ainsi que son lieu d'habitation. Elle a des itinéraires très routiniers qu'elle vit par étapes, par points de reconnaissance. Une fois sortie de ces itinéraires habituels, elle a par contre de grandes difficultés à visualiser les espaces publics de sa ville. Si elle se rend dans un nouveau lieu, elle ressent le besoin d'utiliser l'application *Google Maps* sur son téléphone pour visualiser le chemin avant de pouvoir l'emprunter. Cela lui permet de reconnaître les lieux une fois réellement sur place, bien qu'elle ne s'y soit jamais rendue que virtuellement.

« I've lived here for... 8 years. And... I say "where is this place" they say "oh it's near this place" and I don't know what that other place is. And they say "you know when you go to..." and I don't, because I have never been to that place. And because I don't drive around the city, except for these few places, no idea. You could put me somewhere in Portsmouth and... I don't know where I am. If it was in the south and I can see a couple of street names, I might have an idea in Southsea, but hum... no [rigole]. Give me Google Maps, that's how I manage, I have my google map and I can look at it and I can see where I am in relation to the thing that I know. » Olivia, femme d'âge moyen, Southsea, Portsmouth.

Le type 2 correspond à des cartes mentales qui intègrent une partie d'itinéraire précis, dessiné de manières diverses, et une partie écrite. Les enquêtées de ce groupe ont pour la plupart eu un problème avec le fait de représenter leurs itinéraires sous forme schématique, et ont préféré après un essai de dessin, ajouter des choses à l'écrit.

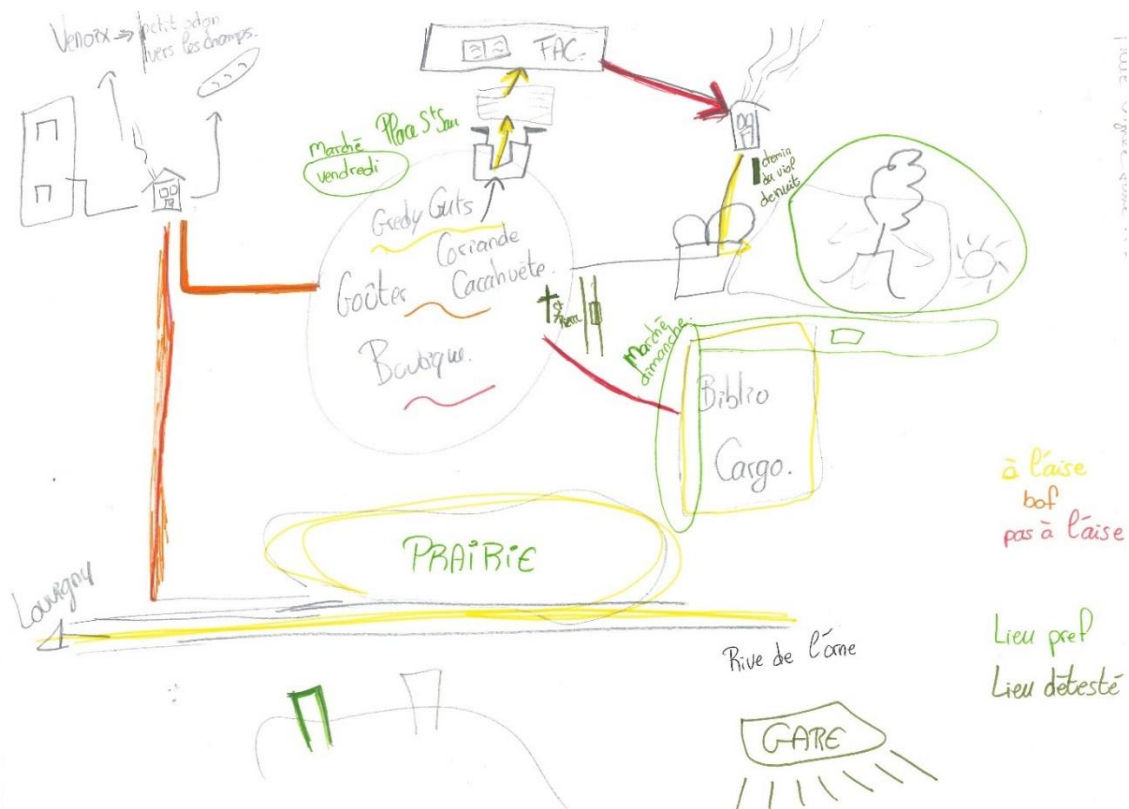
Figure 26 : Exemple du type 2, « Madeleine », Rouen, Saint-Sever âgée



La distribution sociale et d'âge de ce groupe est particulièrement intéressante. En effet, bien que les quartiers d'origine soient variés – deux femmes habitent un quartier de classe « populaire », une un quartier de classe « moyenne », et une un quartier de classe « supérieure » – la répartition des âges est, elle, plutôt homogène avec trois femmes de plus de 65 ans et une femme de 55 ans. Cette réticence à la schématisation et ce manque de représentation spatiale pourrait donc être lié à l'âge. Ce type de carte mentale est représenté dans les trois villes d'étude. Toutes les femmes de ce groupe sont mobiles, elles se déplacent régulièrement, elles ont des loisirs, vont au théâtre, au cinéma ou encore à des conférences ou des centres communautaires, mais elles sont par contre très routinières dans leurs trajets et modes de déplacements.

Contrairement aux femmes du type 2, les enquêtées du type 3, pour lesquelles la schématisation est la plus complète – des éléments dessinés, écrits, des codes couleurs, des éléments de vécu – sont toutes des femmes jeunes. Cela peut alimenter l’hypothèse exposée dans le paragraphe précédent, selon laquelle il y aurait un lien entre le niveau de capacité de schématisation, de représentation spatiale et l’âge. Une connexion peut également être faite entre âge et capacité à ouvrir sa mobilité, à varier ses trajets, et à avoir une connaissance plus globale de sa ville.

Figure 27 : Exemple du type 3, « Lilith », femme jeune, Haie Vigné, Caen



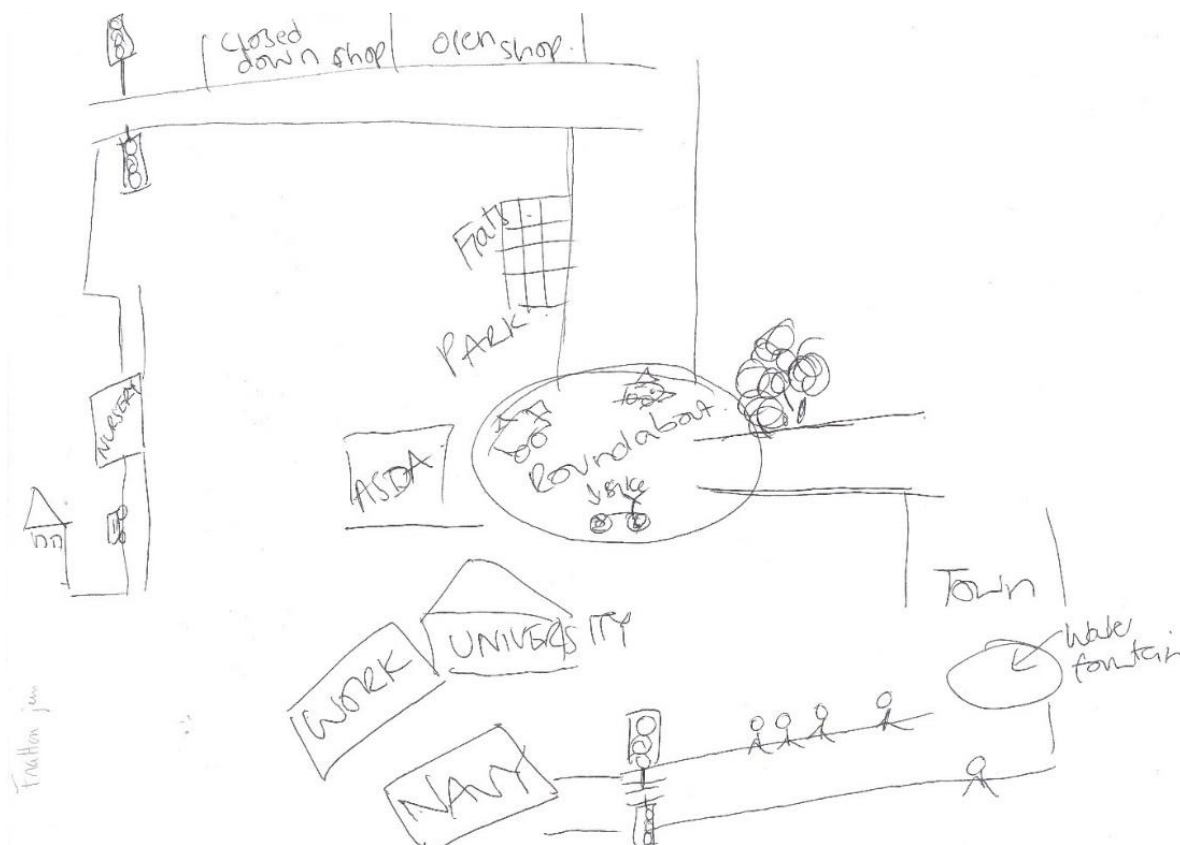
« J'évolue dans des cercles très grands. Ouais, je dirais que vivant vraiment à Caen, et surtout en vélo, tu te retrouves à ce que en fait ta ville soit un peu ton appart si on peut euh... dire comme ça. C'est comme ça que j'ai un peu l'impression de vivre la chose si tu veux. » Marie, femme jeune, Beaulieu, Caen

Ce profil de grande mobilité et d'une très bonne connaissance de la ville est applicable aux deux femmes de cette catégorie qui habitent à Caen, mais moins à la jeune femme de cette catégorie vivant à Rouen, « Jeanne ». D'ailleurs, sa carte mentale est plus « zoomée » que celle des deux autres répondantes, elle détaille sur deux pages une fraction du quartier où elle habite actuellement ainsi que le centre-ville et une fraction de son ancien quartier d'habitation. Dans le cas des deux autres enquêtées, elles ont choisi, sur une ou plusieurs pages, de dessiner une portion bien plus large de la ville, incluant et détaillant plusieurs quartiers.

Les cartes mentales qui entrent dans le type 4 sont assez similaires de celle du type 3, à la différence de l'absence d'utilisation d'un code couleur pour différencier le jour, la nuit ainsi que les lieux appréciés et dépréciés. Ces cartes illustrent un ou plusieurs itinéraires de manière très détaillée, incluant des éléments de bâti ou de mobiliers urbains, de vécu, de ressenti. C'est le type qui contient le plus de cartes mentales. Ce type pourrait être séparé en trois sous-catégories selon l'échelle du schéma – grande, un ou deux quartiers ; intermédiaire, plus de deux quartiers ; petite, représentation de la ville dans son ensemble – mais les échelles moyenne et petite ne compteraient respectivement que 2 cartes mentales. Ce découpage sera utilisé néanmoins pour faciliter l'analyse de ce groupe. Le type 4 est plus représenté à Caen (cinq cartes) et Portsmouth (quatre cartes) qu'à Rouen (une carte), les répondantes sont plus nombreuses à habiter dans des quartiers de classe « moyenne » (quatre répondantes) ou « supérieure » (trois répondantes) que dans des quartiers de classe « populaire » (deux répondantes). Le critère le plus discriminant de cette catégorie est l'âge avec une majorité de femmes d'âge moyen (six répondantes) et une minorité de femmes âgées (une répondante).

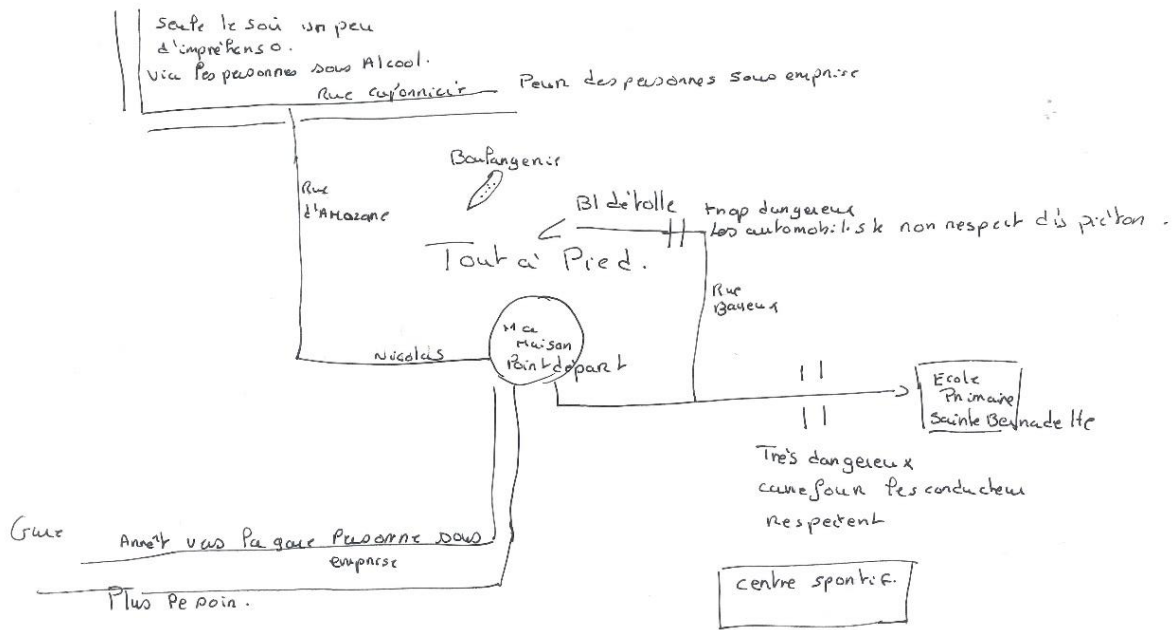
Dans l'exemple ci-dessous de la carte mentale d'« Angela » qui représente son trajet du matin vers son lieu de travail en passant par la garderie de son fils, on peut remarquer qu'elle visualise bien son chemin mais également des éléments qu'elle trouve marquants comme le fait qu'il y ait des magasins vides, fermés dans son quartier, la présence de feux pour traverser, la fontaine du centre-ville qu'elle considère comme un des seuls attraits de la rue commerçante principale ou encore le fait que, quand elle est à vélo, elle prend un rond-point qu'elle ne trouve pas très sécurisant. Cette carte mentale se trouverait donc plutôt dans la catégorie des cartes à grande échelle. « Angela » a choisi de représenter son itinéraire le plus usuel, celui qu'elle fait tous les jours à pied ou à vélo mais cela ne signifie pas qu'elle n'a pas d'autres itinéraires, qu'elle ne pratique pas d'autres lieux au quotidien.

Figure 28 : Exemple du type 4 (grande échelle), « Angela », jeune, Fratton, Portsmouth



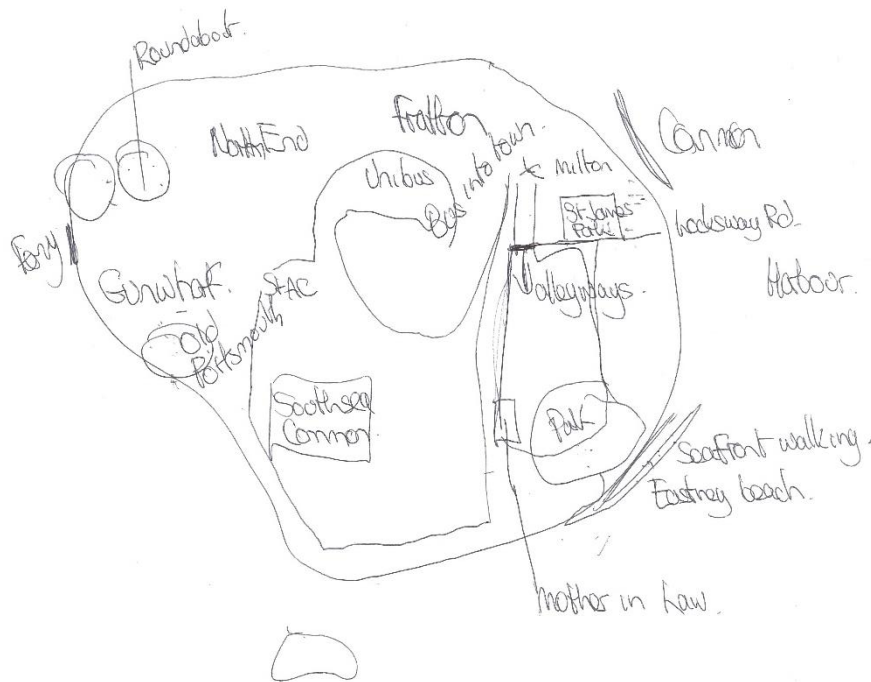
Dans le cas d'une représentation à l'échelle intermédiaire comme dans l'exemple de la carte mentale dessinée par « Barbara » ci-après (figure 27), la représentation des rues est plus schématique et il y a plus de texte sur la carte que d'éléments dessinés. Malgré tout, l'enquêtée représente bien les lieux qu'elle fréquente, donne son avis sur l'aménagement ou même sur la population qui pratique les lieux décrits comme on peut le voir au niveau de la gare, où elle précise : « personne sous emprise ».

Figure 29 : Exemple du type 4 (échelle intermédiaire), « Barbara », âge moyen, Haie Vigné, Caen



Dans le cas d'une représentation à l'échelle de la ville, les trajets sont encore plus schématiques qu'à l'échelle intermédiaire pour une question de distance mais l'on retrouve tout de même un trajet, le placement de noms de quartiers, de rues, de toponymes ou de lieux fréquentés (figure 28). Il y a également des éléments de vécus comme l'arrêt de bus que « Mary » fréquente ou encore la plage où elle préfère se promener. Les deux femmes qui ont choisi cette échelle de la ville vivent à Portsmouth. Il n'est pas étonnant que cette échelle de représentation soit plus évidente pour les habitantes de Portsmouth que pour les habitantes de Caen ou Rouen car la majeure partie de la ville étant sur l'île de Portsea, la représentation visuelle de la ville est simplifiée par rapport à une ville insérée dans une agglomération.

Figure 30 : Exemple du type 4, (petite échelle), « Mary », âge moyen, Milton, Portsmouth

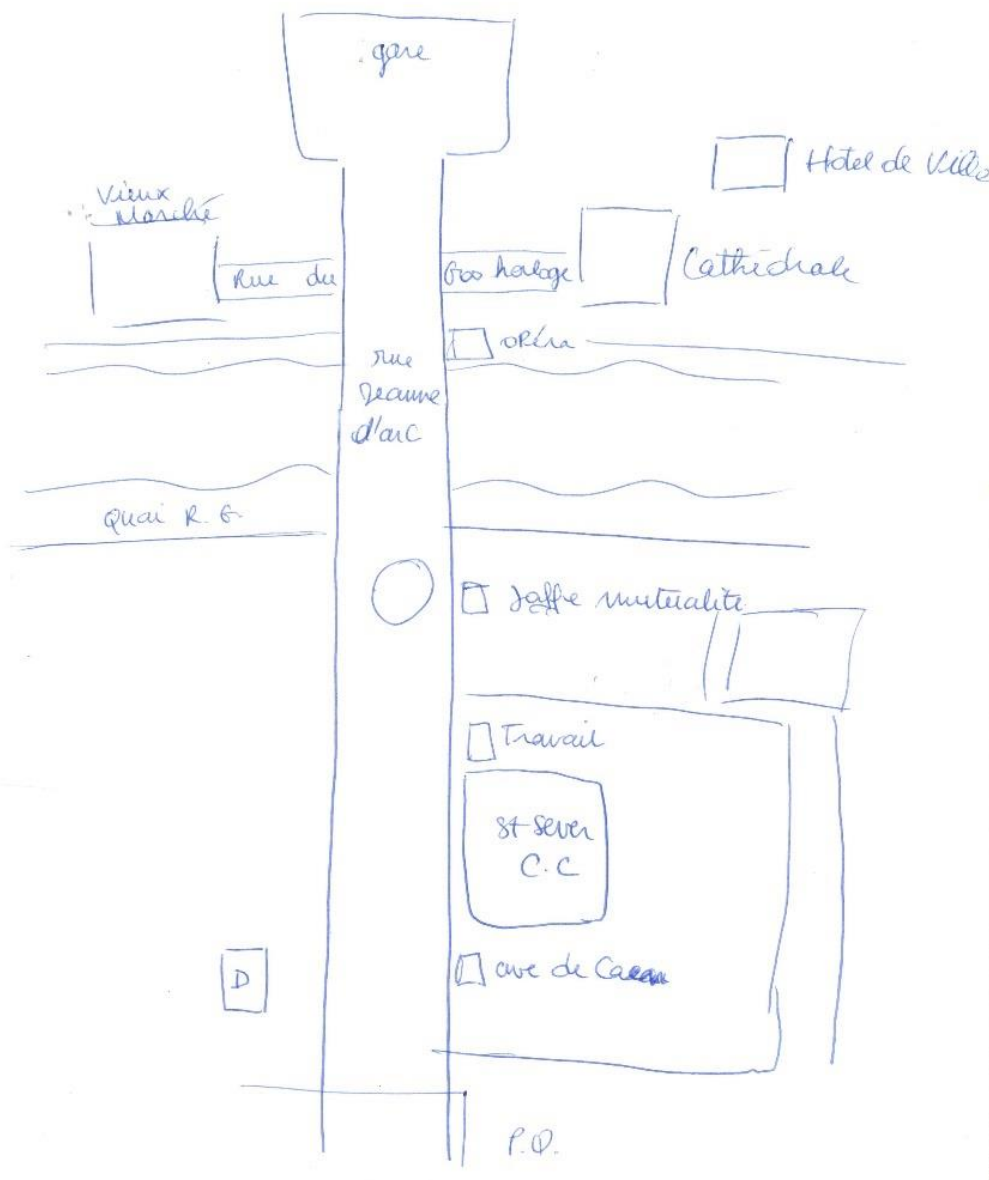


Quelle que soit l'échelle de représentation, le détail des rues schématisées, le type 4 est donc caractérisé par le niveau de détail de la schématisation, la mise en évidence d'éléments de vécus et de modes de déplacements.

Le type 5 est assez similaire au type 4 mais la notion de mobilité, le détail des modes de déplacement, et les commentaires ou indications liées au vécu des lieux n'apparaissent pas. C'est le deuxième type en termes de nombre de cartes mentales. Contrairement au type précédent, c'est la ville de Rouen qui est majoritaire (trois cartes mentales) et les villes de Portsmouth et Caen qui sont minoritaires (une carte mentale). Les femmes qui entrent dans le type 5 habitent plutôt dans des quartiers de classe « populaire » (deux femmes) ou intermédiaire (deux femmes) et la catégorie d'âge la plus représentée (trois femmes) est la catégorie des jeunes. La catégorie des femmes âgées n'est pas représentée dans ce type.

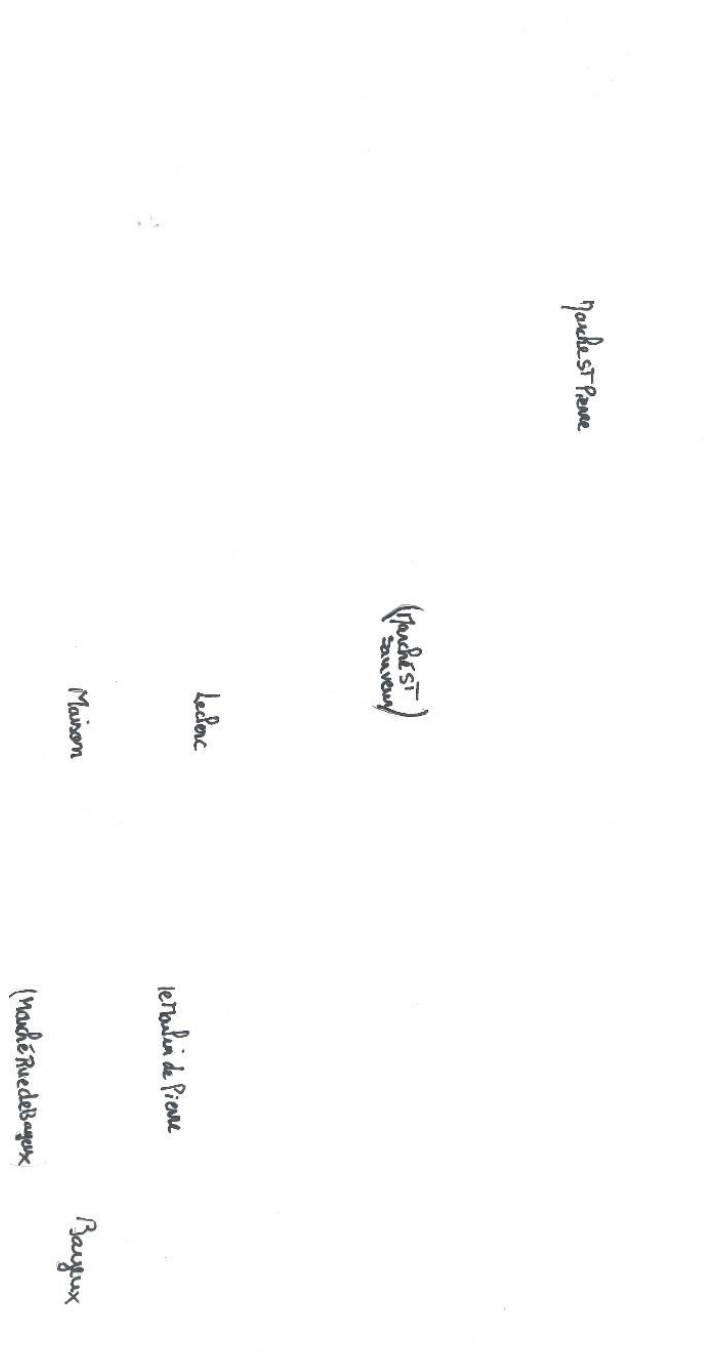
Ce qui est intéressant dans ces différences entre le type 4 et le type 5 est que cela soulève encore une fois la question d'une corrélation entre l'âge, le statut social et la mobilité, ou du moins la capacité à représenter sa mobilité. Un autre élément notable est que toutes les cartes du type 5 se placent à l'échelle d'un ou deux quartiers, il n'y a pas de vision d'ensemble de la ville de Rouen, encore moins de la métropole. Dans l'exemple ci-dessous, l'enquêtée représente quelques rues du centre-ville ainsi que des éléments de son quartier mais aucun itinéraire ou moyen de transport n'est lisible à partir de cette carte.

Figure 31 : Exemple du type 5, « Daphné », âge moyen, Saint-Sever, Rouen



Les types 6 et 7 sont les moins détaillés. Le type 6 pourrait être compris comme l'opposé du type 5. Seuls des itinéraires sont indiqués, sans éléments de contexte tels que des bâtiments, des rues etc. Il s'agit en fait d'une succession d'étapes de trajets quotidiens. Ce type est assez diversifié car il est représenté dans toutes les villes d'études et dans tous les types de quartiers analysés sans une claire surreprésentation. Il n'est par contre pas représenté dans la classe d'âge des plus de 65 ans. Cela paraît cohérent avec les hypothèses développées dans les paragraphes précédents, c'est-à-dire que les femmes interrogées de plus de 65 ans ont généralement une mobilité plus resserrée sur leur quartier, ou du moins plus routinière ou en groupe et ce type de mobilité se prête moins à la forme linéaire, où seulement l'itinéraire le plus courant est représenté, sans détails visuels ou de vécu. D'ailleurs dans trois des cartes de ce type, c'est l'itinéraire domicile-travail qui est représenté et celui-ci n'est plus à l'ordre du jour pour les

Figure 33 : Exemple du type 7 « Abigail », Caen, Beaulieu âge moyen



L'analyse des cartes mentales par une typologie permet de mettre en avant plusieurs éléments clés concernant la représentation des espaces publics et de la mobilité des femmes enquêtées. Il y aurait un lien entre l'âge, la situation sociale et la mobilité, ou du moins la représentation de la mobilité. En effet, les femmes enquêtées de plus de 65 ans ont tendance à avoir plus de mal à représenter leurs modes de mobilité sur la carte. Si elles représentent une partie de la ville en détail, cela sera la partie autour de leur domicile. Au contraire, les cartes les plus détaillées et à l'échelle la plus large sont plutôt faites par des femmes jeunes ou d'âge moyen, habitant dans des quartiers de classe « supérieure » ou « intermédiaire ».

Il y a néanmoins des biais inhérents à cette méthode qui peuvent créer de fausses pistes d'analyse. En effet, comme pour le type 7 des femmes aux profils de mobilité très différents peuvent être amenées à faire des représentations de l'espace similaire sans pour autant avoir un niveau de mobilité équivalent. Dans l'exemple du type 7, le niveau de mobilité et la perception de l'espace public est presque à l'opposé. De nombreuses raisons peuvent en être la cause comme une réticence à la représentation spatiale, un manque de capacité, un manque d'envie de participer à ce type d'exercice. Toujours en reprenant l'exemple du type 7, « Abigaïl » est une femme qui donne des cours de dessins et d'art plastiques, elle a donc théoriquement les capacités nécessaires pour faire une représentation graphique de ses trajets, ou du moins de sa ville. Pourtant, le format de la carte mentale lui a rappelé son travail qu'elle ne supportait plus et a induit un blocage vis-à-vis de l'exercice. Le fait de coupler ce mode d'enquête à un entretien m'a permis d'avoir une vision d'ensemble avec le contexte de chaque enquêtée, le détail de leurs pratiques des espaces publics et mobilités quotidiennes.

2. L'usage du vélo entre peur, contraintes et liberté

Le vélo est un mélange entre mode de transport, sport et loisir. Il est qualifié de mode de transport « doux » ou « actif » (Papon 2012). Trois grands types de rapports à ce mode de transport peuvent être relevés chez le groupe d'enquêtées qui ont participé aux entretiens.

- Un usage du vélo quotidien ou au moins régulier qui allie plaisir et praticité.
- Un usage ponctuel du vélo et une vision de la ville comme inadaptée ou insuffisamment aménagée pour passer à un usage régulier.
- Une absence d'usage pour des raisons variées : peur, incapacité physique ou perception de la ville comme totalement inadaptée.

2.1. Le vélo au quotidien, entre outil de déplacement et loisir

Huit des trente-et-unes femmes interrogées ont donc une utilisation régulière voire quotidienne du vélo et une perception globalement positive de ce mode de déplacement. Ce n'est par contre pas parce que ces femmes pratiquent le vélo quotidiennement ou du moins régulièrement qu'elles n'usent pas de stratégies pour rendre leur trajet plus agréable, ou bien qu'elles ne trouvent pas certains lieux inadaptés à cette pratique.

« Par exemple la rue Caponnière en vélo j'aime pas l'emprunter, parce que quand je me retrouve place Villers euh... c'est assez étroit, même pour les voitures, tu vois quand une voiture croise un bus, elle fait attention euh... et quand, t'es toi vélo avec une voiture qui te pousse aux fesses, tu te demandes si elle va pas à un moment décaler pour te doubler, et tu te demandes s'il y a pas un bus qui va arriver en face, là c'est vraiment pas agréable tu vois. Vraiment très très désagréable. Ouais donc ça... j'emprunte pas à vélo, sauf à des heures exceptionnellement creuses comme

en plein été quand il y a personne. Mais sinon dans la vie de tous les jours je passe pas par-là, j'évite. J passe par les rues qui sont intérieures au quartier de la Haie Vigné. Voilà. » Marie, femme jeune, Beaulieu, Caen

Pour être à l'aise à vélo au quotidien, certaines femmes enquêtées préfèrent adapter leur tenue vestimentaire à cet usage. « Marie » est l'une d'entre-elle mais adapte son habillement de manière plutôt modérée, plutôt en fonction de la température extérieure et de manière générale, du temps qu'il fait. Elle s'interdit par contre certains vêtements attribués communément au genre féminin comme les chaussures à talons.

« Par exemple, un truc tout bête, c'est exclu d'avoir des talons, après il y a pas trop de choses qui soient excluent en soit tu vois. Je peux tout à fait euh... mettre une jupe ou une robe, ça me dérange pas euh... j'ai confiance dans mon collant tu vois [rigole]. J'sais pas comment te le dire mais euh... j'm'en fiche en soit et euh... parfois oui euh... ma robe elle vole un peu mais euh... quand j'sais que j'ai une robe qui va un peu voler, j'prends le soin de mettre une espèce de... de de short par-dessus mon collant, une espèce de short legging, voilà, c'est près du corps et assez confortable, déjà j'ai moins froid, et puis comme ça bah... voilà, je me pose pas de question, j'suis complètement free dans mes mouvements et c'est bien. » Marie, femme jeune, Beaulieu, Caen

A contrario, certains autres vêtements attribués au genre féminin comme les collants ne la dérangent pas, ce qui n'est pas le cas de nombreuses femmes interrogées. « Jeanne » par exemple, qui a un usage plutôt ponctuel du vélo, ne se verrait pas faire du vélo avec une robe ou une jupe. Elle associe la pratique du vélo à un habillement plus sportif, confortable. Le jour de notre entretien je m'étais d'ailleurs rendue à vélo chez elle, et celle-ci avait été marquée par le fait que je portais une robe, deux éléments qui dans son esprit sont incompatibles.

« Tout à l'heure je me suis faite la réflexion que t'étais en robe et que t'étais venue à vélo [rigole] euh... oui forcément, [je porte plutôt] des leggings, des trucs confortables, sacs à dos plutôt que sac à main, un cache cou quand il caille parce qu'en vélo il fait toujours un peu plus froid. » Jeanne, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

Pour certaines de ces femmes, le vélo peut devenir une stratégie. « Lilith » considère le vélo de cette façon. Seule, elle se déplace à vélo pour aller plus rapidement, notamment entre son domicile et celui de son compagnon. La nuit semble être un facteur supplémentaire conditionnant son usage. Quand elle le pratique en couple en revanche elle considère plus le vélo comme un loisir.

« E : quand tu utilises le vélo c'est pour quelle raison du coup ?

Lilith : soit pour aller plus vite, soit pour faire de plus grosses distances, ou le soir par exemple je prends mon vélo plus. Pour être rentrée plus vite chez moi, pour être tranquille. (...) Par exemple si je suis avec mon copain je prends pas le vélo.

E : Si tu es avec ton copain tu vas moins prendre le vélo ?

Lilith : ouais, tout simplement parce que à un moment je le prenais pas mal pour aller de chez lui à chez moi pour gagner du temps quand j'étais en retard et après mon copain avant il avait pas de vélo quand j'étais là souvent donc en fait on faisait tout à pied tous les deux. Maintenant ça nous arrive quand moi j'ai mon vélo chez lui et lui aussi, qu'on aille se promener en vélo, mais du coup on va plus l'utiliser pour se promener sur les bords du canal ou un truc comme ça qu'un mode de déplacement.

E : C'est plus balade. Après quand tu es avec ton copain tu as peut-être moins le truc de te dire « je veux rentrer plus vite chez moi » ?

Lilith : oui voilà c'est ça. » Lilith, femme jeune, Haie Vigné, Caen

« Angela » a un usage un peu similaire de celui de « Lilith ». Elle se rend normalement à son travail à pied mais elle préfère se déplacer en vélo les jours où elle fait de la course à pied après son travail afin de pouvoir rentrer chez elle plus rapidement.

« I think I have a bit of a routine so.... Mondays I typically would cycle to work because I go running after work which means I would finish a little bit later so... once I've got in, I quite like to... just get on my bike once we finished our run. We run from the university around the seafront and back. So, once I finished that, I just want to get my bike and I wanna get home quickly. » Angela, femme jeune, Fratton, Portsmouth

La plupart des femmes qui utilisent le vélo de manière quotidienne et qui allient le plaisir de ce mode de déplacement à sa praticité sont des habitantes de Portsmouth. Cela pourrait s'expliquer en partie par la structure de la ville. Caen et Rouen sont des villes avec beaucoup de pentes, utiliser un vélo pour s'y déplacer demande plus d'effort qu'à Portsmouth qui est une ville totalement plane presque à la manière d'un polder. Cela permet d'ailleurs à certaines des femmes interrogées de choisir leur route à vélo de manière à se sentir plus confortable. Par exemple, « Elisabeth », pour son trajet domicile-travail, choisit de prendre non pas la route la plus courte mais plutôt celle qu'elle apprécie le plus, c'est-à-dire celle qui passe par le front de mer. Elle a fait ce changement quand elle faisait l'itinéraire à vélo, et continue aujourd'hui à le faire à pied. Elle trouve le front de mer plus calme au niveau de la circulation que l'artère principale d'Albert road. Ce qu'elle ne précise pas est que la route passant par le front de mer, en plus d'être moins passante, propose une piste cyclable, ce qui n'est pas le cas d'Albert road. Ses cheminements ont évolué avec son changement de domicile, un peu plus éloigné du centre-

ville et de la deuxième centralité, Southsea. Elle a donc expérimenté pour trouver une route plus agréable.

« Yeah, before I used to cycle to work, and it would take me about 15 minutes if I went along Albert Road but I would always go along the seafront because it's a nicer route and it's less busy, less cars... but now I go there because William's nursery is on the seafront. » Elisabeth, femme jeune, Milton, Portsmouth

Pourtant, « Elisabeth » n'utilise plus son vélo pour aller au travail aujourd'hui. Elle m'explique qu'elle continue de se déplacer en vélo mais moins régulièrement, et que ce changement est intervenu depuis qu'elle est revenue de son congé maternité. Elle a eu une mauvaise expérience où elle a failli se faire renverser. Le fait de savoir que son enfant aurait pu être seul à l'attendre à la garderie sans qu'elle ait la capacité d'aller le chercher lui a fait mettre de côté ce moyen de déplacement pour certains trajets. « Elisabeth » a donc modifié ses habitudes de mobilité avec la maternité.

Les profils des femmes les plus enthousiastes à l'usage du vélo sont plutôt variés. « Marie⁶⁶ » pratique le vélo depuis longtemps, elle est habituée à ce mode de déplacement et adapte son habillement de manière minimale. « Ariane » est également une femme jeune mais elle ne pratique le vélo que depuis récemment. Elle adapte largement sa tenue au vélo car hormis les éléments liés à la sécurité routière (casque, éléments réfléchissants) elle s'habille avec des vêtements waterproof, pour ensuite se changer une fois arrivée sur son lieu de travail. Par ailleurs, contrairement à « Marie » qui a un champ de déplacement très large à vélo au quotidien, « Ariane » prends toujours la même route pour aller au travail, elle n'expérimente pas car elle ne se sent pas à l'aise avec son sens de l'orientation.

« I literally take the same route every day because it just makes me more efficient in time and I don't have to look at the map, especially since I'm really bad with directions. » Ariane, femme jeune, Southsea, Portsmouth

« Ariane » ne se déplace pas beaucoup mis à part pour le travail ou pour aller à l'université ou faire ses courses. Malgré tout, son trajet quotidien est assez long car elle doit traverser l'île de Portsea en entier. Elle aime beaucoup ce mode de déplacement qu'elle qualifie « d'amusant » qui allie pour elle plaisir, rapidité et exercice physique.

« I do like my commute quite a lot just because it's quite fun, it kinds of wakes you up and pushes you to make exercise in the morning and the evening. So that's actually probably my favourite. » Ariane, femme jeune, Southsea, Portsmouth

⁶⁶ Femme jeune, Haie Vigné, Caen.

Le vélo comme un loisir, pour faire de plus longues balades le week-end par exemple est par contre plus une activité saisonnière pour « Ariane ». Il s'agit d'une activité qu'elle fera plutôt en été par temps ensoleillé.

« In the summer I would like to cycle to... like Havent or somewhere remote when the weather's nice, but because it's getting colder and the weather's worse, I can't really do that so... the most I would do is going to town if anything. I might just not travel anywhere. » Ariane, femme jeune, Southsea, Portsmouth

La dernière enquêtée à avoir un rapport quotidien au vélo, quelles que soient les conditions climatiques, est « Judith », une femme d'âge moyen de presque 60 ans. Elle a le profil le plus original car la plupart des enquêtées de 50 ans ou plus ne pratiquent quasiment pas ou pas du tout le vélo et la grande majorité des enquêtées qui pratiquent le vélo de manière quotidienne sont des femmes jeunes. Contrairement à d'autres enquêtées elle choisit de proposer en premier lieu un itinéraire à vélo (de son quartier jusqu'au centre-ville). Cela accentue le fait que le vélo soit le moyen de transport qu'elle préfère au quotidien. Elle l'utilise pour de nombreux trajets comme pour aller déjeuner avec sa fille, aller récupérer son petit-fils à l'école ou encore rendre visite à des amis au nord de Portsmouth.

« I cycle everyday somewhere. Hum... up to Highbury, my friends live up in Cosham, I'll go to have a cup of coffee with one or two of them, probably 4, 5 times a week I would cycle there. If it's too bad I would take my bike to the train station, catch the train. And if it's better I could cycle home or I could get back on the train with my bike. » Judith, femme d'âge moyen, Fratton, Portsmouth

« Judith » est une femme qui est à l'aise avec les moyens de transports en général. Cela ne lui pose pas de problème de prendre le train avec son vélo pour aller ou revenir de chez ses amis si elle en ressent le besoin ou si les conditions météorologiques changent. Contrairement à un grand nombre de femmes enquêtées, avoir à changer de mode de déplacement au dernier moment en fonction de ses besoins ne la déroute pas et ne la freine pas dans son usage du vélo. Tout comme « Ariane », elle voit l'usage du vélo pas uniquement comme un moyen de gagner du temps sur ses déplacements quotidiens, mais également comme une façon de faire de l'exercice physique et de rester en forme.

« I see it at killing two birds. One it gets me there and second, I'm getting fitter, or fit because I cycle so much. It's always... it's something I look forward to do because it's a bit of exercise that I need to do. » Judith, femme d'âge moyen, Fratton, Portsmouth

Le lien entre usage du vélo et santé physique est une motivation qui est régulièrement citée chez les usagères de Portsmouth, ce n'est par contre pas une considération abordée par les usagères de Caen et Rouen.

Contrairement à « Lilith », « Marie », « Ariane », et « Judith », certaines des femmes interrogées ont une utilisation régulière mais saisonnière ou qui est fonction des conditions météorologiques. « Rose » par exemple se déplace à vélo entre son domicile et son travail exclusivement entre mai et septembre. Ce qui est intéressant chez « Rose » c'est que, contrairement aux autres femmes qui ont un usage régulier du vélo, elle est assez craintive dans son usage. Elle trouve son trajet quotidien peu sécurisé – que ce soit en vélo ou à pied – mais elle n'expérimente pas pour autant d'autres chemins.

« It's between my house and my work, the shortest route to take. It goes through a base... I wouldn't class it as industrial but it's a busy area. Doesn't have... a continue cycle route. And... there's a lot of crossings to be add... when you walk to work, to... to reach your destination so... hum... not all of the crossings have zebra crossing. So, I have been a few times... in danger truly just stepping out on the road and almost hit by a car. In Goldsmith avenue. » Rose, femme d'âge moyen, Miton, Portsmouth

Pour « Aïcha », ce sont non seulement les conditions météorologiques qui conditionnent sa pratique du vélo mais également le fait qu'elle soit seule ou accompagnée de sa fille. Seule, par des conditions météorologiques favorables – temps clair –, elle se déplacera avec un vélo du service de la ville de Rouen jusqu'à son lieu de travail. Accompagnée de sa fille, elle se sentira par contre contrainte de marcher ou de prendre le TEOR.

« Oui, après le matin, généralement quand j'ai pas ma fille avec moi j'prends le vélib pour descendre jusqu'au... travail, je prends le boulevard de la Marne, le boulevard des Belges et je viens jusqu'ici. (...) Soit des fois je prends le bus quand il pleut ou qu'il fait vraiment pas beau j'évite de prendre le vélo. Du coup le T4 il passe également par ici. » Aïcha, femme jeune, Gare, Rouen

2.2. Le vélo ponctuel, une pratique contrainte ou restreinte

Le deuxième profil d'utilisation du vélo est celui d'une pratique beaucoup plus ponctuelle, qui peut être justifiée de diverses manières. Soit par un manque d'envie ou par un problème de structure de la ville, qui pourrait masquer d'autres raisons, soit par un manque d'aménagement comme des pistes cyclables par exemple, soit par une peur modérée vis-à-vis de ce mode de déplacement, dont nous allons détailler les causes.

« Élise⁶⁷ » et « Elodie⁶⁸ » utilisent très ponctuellement le vélo pour des courses de proximité mais ne se verraient pas utiliser le vélo au quotidien. Pour « Élise », la raison exprimée est un manque d'envie, elle préfère la marche mais ne développe pas la raison de cette préférence. Pour « Elodie », la raison de ce manque d'envie est un peu différente. Elle

⁶⁷ Femme d'âge moyen, quartier Beaulieu, Caen.

⁶⁸ Femme jeune, quartier Grâce de Dieu, Caen.

m'indique qu'elle a essayé le vélo mais que ses deux lieux d'habitation – le Campus 1 de l'université de Caen pendant la semaine et la Grâce de Dieu, chez son père, le week-end – sont situés en hauteur, rendant l'effort nécessaire à vélo trop important pour elle.

Pour d'autres enquêtées, la barrière principale vis-à-vis d'un usage plus régulier est liée aux aménagements cyclables. Pour « Abigaïl », les pistes cyclables à Caen ne sont pas suffisantes pour lui permettre de se déplacer à vélo. Selon elle, il est possible de sortir de Caen à partir de pistes cyclables, mais pas de s'y déplacer. Elle fait notamment la comparaison avec la Hollande où elle se rend régulièrement. Pour permettre un usage régulier et sécurisé du vélo à Caen, notamment pour les enfants, il faudrait selon elle une vraie séparation entre trois espaces de déplacement : l'espace piéton, l'espace cyclable et l'espace automobile.

« Comme il [son mari] est pas forcément très habile à vélo, le fait qu'il y ait pas une séparation plus nette comme en Hollande, en Hollande c'est super bien, t'as vraiment l'espace piéton, l'espace vélo, l'espace automobile. Donc c'est super sécurisant. Là j'enverrais pas mon gamin, enfin si j'en avais encore de cet âge-là, faire du vélo en centre-ville. Je trouve pas ça du tout adapté. » Abigaïl, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen

Ce qui est notable est qu'« Abigaïl » – comme une grande partie des femmes interrogées à un moment ou un autre de leur entretien – ne pense pas uniquement à son usage, mais également à celui de son mari, d'une part, et des enfants en général, d'autre part, bien que ses enfants soient déjà des adultes. Cette expression du *care* chez les femmes interrogées revient à plusieurs reprises quand il est question d'aménagement. Les enquêtées ne considèrent pas uniquement leur usage personnel, mais celui d'un enfant – même pour des femmes sans enfants –, d'une personne âgée, ou encore d'une personne handicapée. « Abigaïl » est la seule femme interrogée de ce groupe à mettre clairement l'aménagement en cause. « Alexandra⁶⁹ », « Olympe⁷⁰ », « Olivia⁷¹ » et « Mary⁷² » mettent également l'aménagement en cause dans leur utilisation uniquement ponctuelle du vélo comme mode de déplacement mais seulement de manière induite. Elles ne l'énoncent pas clairement. Ces quatre femmes me font également part d'une appréhension, voire d'une peur vis-à-vis de ce mode de déplacement en ville. « Olympe » quant à elle – bien qu'assez inconfortable vis-à-vis des voitures quand elle utilise son vélo – apprécie ce mode de déplacement quand elle dispose d'assez de temps devant elle et que la météo est favorable. Elle a un usage limité de ce moyen de transport mais utilise des stratégies – comme le fait de monter un rétroviseur sur son guidon – afin de se sentir plus à l'aise. Le choix de son vélo n'a pas été anodin pour elle. « Olympe » a sélectionné un vélo de ville

⁶⁹ Femme jeune, quartier Haie Vigné, Caen.

⁷⁰ Femme d'âge moyen, quartier Grâce de Dieu, Caen.

⁷¹ Femme d'âge moyen, Southsea, Portsmouth.

⁷² Femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth.

hollandais, plus massif que d'autres vélos mais également plus stable, lui laissant ainsi le loisir de s'habiller comme elle le souhaite et de ne pas adapter sa tenue à cette pratique occasionnelle.

« (...) Mais... j'suis pas forcément rassurée sur la route en plus. Les voitures me stressent énormément du coup j'ai remis un... un rétro sur mon vélo. Pour être vraiment sûre de pouvoir tourner et pas avoir à me tourner. J'le prends d'temps en temps, bah quand il fait beau surtout et qu'j'ai pas des grosses courses à faire aussi. (...) J'm'en fiche, c'est un vélo d'ville, un vélo hollandais donc euh j'peux m'mettre en jupe, en pantalon, en short, c'est pas gênant. Je peux mettre des talons aussi. » Olympe, femme jeune, La Grâce de Dieu, Caen

« Mary » contrairement à « Olympe », craint l'usage du vélo en général, elle ne se sent pas à l'aise vis-à-vis d'elle-même ou vis-à-vis des autres usager·e·s sur la route. De même que « Mary », « Olivia » trouve qu'utiliser un vélo en ville est dangereux. Elle dit avoir délaissé son vélo suite à un problème de santé. Aujourd'hui remise, elle pourrait réutiliser ce moyen de déplacement pour se rendre au travail mais expose plusieurs barrières qui sonnent comme des excuses. Ce qui semble principalement la déranger est que, bien qu'il y ait des pistes cyclables à Portsmouth, celles-ci ne sont pas toujours très clairement délimitées du reste de la route, rien n'empêche physiquement les voitures d'y passer, ce qu'elle trouve dangereux.

« I have cycled to work in the past hum... and then I had some problems with my shoulder and it's uncomfortable to be cycling. I never got back to doing it because my bike now needs servicing and I just never got back into it. I don't find cycling very safe for commuting to work. I'm quite happy in the week-end to cycle down to Southsea, to go to the shops or something hum... I would do that in preference to driving. Hum... but cycling from where I live into the university hum... there are cycle paths, but you got a situation... if you're on the road it's really dangerous and if you're on the cycle path, because they're not very clearly labelled, you do get some people. » Olivia, femme d'âge moyen, Southsea, Portsmouth

Plusieurs enquêtées indiquent donc qu'elles appréhendent l'utilisation du vélo, voire qu'il s'agit d'un mode de déplacement qui leur fait peur. Cette peur envers un usage régulier du vélo a deux sources principales dans les entretiens. La peur de la circulation automobile que nous venons d'aborder et qui rejoint le problème d'aménagement des pistes cyclables, mais également la peur du vol comme pour « Barbara⁷³ » et « Jeanne ». Dans le cas de « Jeanne », tout comme « Olivia », elle semble essayer de se justifier en évoquant plusieurs raisons pour lesquelles elle ne se déplace pas quotidiennement à vélo. La question du vol est intéressante dans son cas car si elle appréhende le vol de son vélo ce n'est pas par une expérience ou une constatation personnelle mais bien parce qu'un ou plusieurs proches lui ont inculqué cette idée.

⁷³ Femme d'âge moyen, quartier Haie Vigné, Caen.

« E : Est-ce que tu utilises un vélo ?

Jeanne : Ouais, parfois, quand il fait beau en fait. Que quand il fait beau, quand il pleut pas et que j'ai l'occasion de le sortir et de le poser surtout, c'est ça qui est un peu chiant, de savoir où le mettre. Ou alors, j'ai déjà posé mon vélo par exemple rue la République et on me dit : « non mais ça va pas, tu vas te le faire voler ». »

Jeanne, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

Les femmes de la seconde catégorie d'usage du vélo ont des profils sociaux variés mais sont principalement d'âge moyen. Ce qui est à retenir est que les deux jeunes femmes intégrées dans cette catégorie sont toutes deux socialement et/ou économiquement peu aisées. En effet, « Alexandra » par exemple, hormis sa crainte de gêner les automobilistes – et donc l'expression d'un manque d'aménagement cyclable – est également bloquée dans son usage par le manque de moyens. Le vélo qu'elle utilise ponctuellement est un vélo emprunté à sa colocataire et n'ayant pas d'antivol, ce n'est pas un mode de déplacement qu'elle peut utiliser en toute situations.

« Y'a pas des pistes cyclables partout hein. Moi j'connais pas les règles, le code de la route du vélo, du coup j'fais des mix, j'monte sur l'trottoir et sur la route et quand y'a une voiture derrière moi j'remonte sur l'trottoir parce que quand j'suis en voiture ils me cassent les couilles les vélos. Mais quand j'suis sur le trottoir, j'fais super attention aux piétons. J'ai pas envie de faire le vélo connard qui pousse tout le monde. » Alexandra, femme jeune, Haie Vigné, Caen

2.3. La peur ou le rejet du vélo comme mode de déplacement ou de loisir

Les femmes qui entrent dans la troisième catégorie sont majoritairement des femmes âgées ou d'âge moyen. La moitié des enquêtées entrent dans cette catégorie de femmes qui n'utilisent pas du tout le vélo. Trois grands types de raisons peuvent être relevés comme la peur de ce mode de transport, l'incapacité physique à l'utiliser ou encore la perception d'un manque d'aménagements qui pourraient permettre son utilisation.

Chez une partie des femmes interrogées, l'usage du vélo est proscrit par peur de tomber et par peur des voitures. « Louise » par exemple, n'a pas de vélo car elle ne se sent pas à l'aise sur ce mode de transport. Elle craint les voitures autour d'elle et a peur de faire une chute. Il s'agit d'une femme qui, de manière générale, craint les grands axes de circulation et la mobilité. Elle reconnaît avoir un mauvais sens de l'orientation, elle est mal à l'aise dans les transports, ne sait pas conduire et appréhende de sortir à la nuit tombée.

« Non, j'ai pas de vélo, et je suis pas tranquille sur le vélo en fait. Je suis en stress parce que j'ai peur de tomber, parce que j'ai pas forcément le bon équilibre et que... et puis alors rouler à côté des voitures c'est juste pas possible je peux pas. Ça c'est non. » Louise, femme d'âge moyen, Grâce de Dieu, Caen.

Chez « Louise », la peur du vélo entre dans le contexte d'un cumul d'appréhensions liées à la mobilité, que l'on peut relier avec sa condition économique et sociale. « Louise » est une femme d'âge moyen qui ne travaille pas, elle a toujours vécu dans le quartier de la Grâce de Dieu donc même cet aspect de sa mobilité, à l'échelle de sa vie, est restreint. Pour autant, la peur du vélo se retrouve chez les femmes de différents quartiers, de différentes conditions sociales. « Françoise » a également peur du vélo, elle n'arrive pas à garder son équilibre et a peur de la circulation automobile autour d'elle. Ce sont deux remarques qui vont souvent de pair car c'est finalement la peur d'avoir un accident qui ressort dans la parole des enquêtées.

« Non le vélo j'ai jamais aimé ça [rigole], j'ai la honte de la famille parce que j'aime pas le vélo j'ai toujours eu peur [rigole] et je trouve pas mon équilibre moi sur le vélo, j'ai peur en vélo. Les voitures tout ça ça me... faire du vélo en bord de mer c'est compliqué aussi, il y a plein de monde. Il y a des voies vertes mais le problème c'est que tu pars de chez toi, tu traverses tout le centre-ville, t'as quand même toute une partie avec les voitures pour aller jusqu'à la voie verte. »
Françoise, femme d'âge moyen, Haie Vigné, Caen

La peur liée à la circulation automobile à vélo revient dans les discours de femmes qui habitent à Caen et à Rouen mais pas chez les habitantes de Portsmouth. À Rouen, « Cécile » a essayé de dépasser sa peur en prenant un abonnement cyclique de la ville de Rouen mais elle m'explique qu'elle n'arrive pas à passer le pas. Elle indique qu'elle a peur de se confronter à la circulation automobile, une circulation qu'elle essaie déjà d'éviter à pied en prenant des itinéraires plus longs, mais qui ne longent pas les grandes artères de la ville. « Cécile » a donc des stratégies d'évitement qu'elle utilise pour se trouver dans une atmosphère urbaine qu'elle juge confortable, même si cela signifie avoir des trajets plus longs.

« Euh... c'est [le vélo] une habitude que j'ai pas prise, j'ai un abonnement cyclique mais je vais pas l'utiliser. Parce que... ouais peut-être que j'ai besoin de repérer les endroits où je peux passer sans risque, et c'est vraiment la circulation qui me... qui me fait peur en fait. » Cécile, femme d'âge moyen, Gare, Rouen

À Rouen également, « Daphné⁷⁴ » et « Juliette⁷⁵ » sont dans le même cas que « Cécile ». « Daphné » ne se déplace pas à vélo car elle ne se sent pas en sécurité avec ce moyen de transport, bien qu'elle n'ait apparemment jamais essayé. Ce qui la gêne le plus c'est la proximité entre les vélos et les automobiles, même lorsqu'il y a des pistes cyclables dessinées. Comme « Cécile », elle est déjà craintive de la circulation lors de ses déplacements piétons et voit donc l'utilisation du vélo comme une source de danger supplémentaire. Pourtant, comme souvent, la circulation automobile et le mauvais aménagement des pistes cyclables est utilisé comme une

⁷⁴ Femme d'âge moyen, quartier Saint-Sever, Rouen.

⁷⁵ Femme jeune, Petit-Quevilly, Rouen.

excuse. Cette excuse cache d'autres raisons comme la peur du vol par exemple ou encore la peur d'être « imprésentable » en arrivant au travail à cause des conditions météorologiques ou de l'effort. Pour les femmes, l'usage du vélo au quotidien est parfois difficilement accepté car cela signifierait pour elles la prévision d'équipements, voire d'une tenue de rechange pour pouvoir être « présentable » une fois au travail. « Sophie⁷⁶ » quant à elle n'appuie pas sur un sentiment de peur. Elle a déjà utilisé un vélo sur les pistes cyclables de Portsmouth pour se rendre au travail quand elle était plus jeune mais elle a arrêté car elle déclare avoir du mal à trouver son équilibre à vélo.

Les femmes qui n'utilisent jamais le vélo comme moyen de transport étant généralement plus âgées que les autres femmes interrogées, la problématique de la santé physique comme un frein revient régulièrement dans les discours. « Claire » par exemple me dit détester le vélo mais développe ensuite en précisant qu'elle a eu de graves problèmes de genou.

« Non, j'n'utilise pas de vélo, j'ai horreur de ça. J'en ai utilisé un, oui, à une époque je suis descendue au conservatoire en vélo, j'ai essayé. Alors après j'ai eu des problèmes de genou importants, j'ai eu une nécrose au niveau d'un genou et euh... et alors le vélo... je me dis peut-être vélo à assistance électrique [rigole]. » Claire, femme âgée, Beaulieu, Caen.

Comme pour « Claire », la question de la santé est rarement le seul facteur. Pour « Corinne⁷⁷ », c'est l'aménagement insuffisant des pistes cyclables en ville qui vient compléter son manque de confiance vis-à-vis de son propre corps. En effet, avec l'âge elle a développé des problèmes de genoux et de dos. Elle sent son corps dysfonctionner et n'est plus assez en confiance pour pratiquer le vélo. C'est également le cas de « Lyssa⁷⁸ » et « Adèle⁷⁹ » à Caen ou encore de « Agatha⁸⁰ » – qui est par ailleurs une personne à mobilité réduite – à Portsmouth. C'est une justification qui est donc présente dans plusieurs villes et pour des femmes de différentes classes sociales. Le profil de la classe sociale dans ce cas offrira une variation dans les solutions – ou non – de mobilités utilisées pour pallier aux problèmes physiques, qu'ils soient liés à l'âge ou non. Par exemple, le vélo avec assistance électrique apparaît comme une alternative possible, ou du moins imaginable pour certaines des femmes âgées interrogées qui ont des moyens financiers plus importants comme « Marianne⁸¹ » ou « Madeleine⁸² » – qui habite à Saint-Sever mais est propriétaire de son logement et perçoit une retraite de 2000 euros par mois – à Rouen, ou encore « Claire » à Caen. D'autres alternatives impliquent – selon les

⁷⁶ Femme d'âge moyen, quartier de Fratton, Portsmouth.

⁷⁷ Femme âgée, quartier Grâce de Dieu, Caen.

⁷⁸ Femme âgée, quartier Grâce de Dieu, Caen.

⁷⁹ Femme âgée, quartier Haie Vigné, Caen.

⁸⁰ Femme âgée, quartier de Southsea, Portsmouth.

⁸¹ Femme âgée, quartier Gare, Rouen.

⁸² Femme âgée, quartier Saint-Sever, Rouen.

moyens financiers, sociaux et culturels – d'utiliser les transports en commun, le taxi, un véhicule personnel ou la marche si les problèmes physiques ne sont pas trop importants.

3. Les transports en commun et la voiture

L'analyse de l'usage des transports en commun tels que les bus, les tramways, voire de l'avion ainsi que des transports motorisés individuels (voiture personnelle, moto, taxis, etc.) est une bonne manière d'évaluer le niveau de mobilité des femmes interrogées. C'est en particulier le caractère multimodal ou non de la mobilité des enquêtées qui permet une évaluation de celle-ci. En effet, les enquêtées les plus flexibles vis-à-vis de leur mode de transport (vélo, bus, voiture personnelle, marche, etc.) seront souvent également les plus flexibles vis-à-vis de leurs itinéraires et donc les plus à l'aise pour se déplacer dans les espaces publics.

De même que pour l'usage du vélo, les enquêtées ont été séparées en différentes catégories d'usages de la voiture et/ou des transports en commun. Quatre catégories sont ici considérées :

- Les femmes qui n'utilisent ni la voiture, ni les transports en commun
- Les femmes qui utilisent la voiture tous les jours ou très régulièrement mais pas les transports en commun
- Les femmes qui utilisent les transports en commun très régulièrement
- Les femmes qui combinent l'usage de la voiture et des transports en commun

3.1. Le choix (?) d'écarter les transports motorisés au quotidien

Sept des femmes interrogées dans ces entretiens déclarent qu'elles n'utilisent pas les transports en commun ou la voiture, ou du moins que ces modes de transports ne font pas partie de leur horizon de mobilité quotidien. Ce groupe est majoritairement composé de femmes jeunes – cinq sur les sept de ce groupe – ainsi que d'une femme d'âge moyen et une femme de plus de 65 ans. Aucune des femmes interrogées à Rouen n'appartiennent à ce groupe, il est composé de trois habitantes de Portsmouth et de quatre habitantes de Caen. Le profil de leur quartier d'habitation est en revanche assez diversifié – tout comme les raisons qui les amènent à éviter les transports motorisés – car ce groupe est composé de trois femmes de quartiers de classe « populaire », deux femmes de quartiers de classe « intermédiaire » et deux femmes de quartiers de classe « supérieure ».

En ce qui concerne les femmes les plus jeunes, certaines comme « Marie⁸³ » ou « Lilith⁸⁴ » n'évoquent même pas la voiture et les transports en commun lors de leur entretien. Pour l'une comme pour l'autre, la mobilité n'est pour autant pas un problème. Comme développé dans les

⁸³ Femme jeune, quartier Beaulieu, Caen.

⁸⁴ Femme jeune, quartier Haie Vigné, Caen.

sous-parties précédentes, elles ont toutes deux une très bonne connaissance de leur ville de Caen mais leur position dans la ville et leur travail ou leurs études leur permettent de se déplacer principalement à vélo ou à pied au quotidien, ce qui ne les empêche pas d'utiliser la voiture, le train, voire l'avion pour sortir de la ville ou du pays.

Les trois autres jeunes femmes de ce groupe habitent Portsmouth et font transparaître une question qui reviendra par la suite, celle de l'inadaptation de la ville de Portsmouth à la voiture mais également de l'inadaptation du réseau de bus, en particulier du point de vue du tarif. « Angela » m'explique qu'elle n'aime pas utiliser sa voiture à Portsmouth bien qu'elle en possède une car la circulation, en particulier dans son quartier de Fratton, est difficile et qu'il est également compliqué de se garer à Portsmouth en général. Quant aux transports en commun, elle s'indigne du fait que ceux-ci soient plus chers que les transports à Londres, pour une offre moindre.

« I never take a bus or... I never drive. It's either a bike or on foot to come to work.

» Angela, femme jeune, Fratton, Portsmouth

De même que « Marie » et « Lilith », pour « Angela » le fait de ne pas utiliser les transports en commun ou la voiture ne constitue pas un handicap ou du moins un signe d'une mobilité restreinte. Les profils d'« Elisabeth⁸⁵ » et d'« Ariane⁸⁶ » sont similaires. « Elisabeth » m'explique lors de son entretien qu'elle ne verrait pas d'inconvénient à utiliser le bus, elle ne s'y sent pas mal à l'aise, mais elle considère ce moyen de transport peu fiable à Portsmouth du fait de la densité du trafic en heures de pointe. Elle craindrait de ne pas arriver à temps à destination. « Ariane » n'explique pas pourquoi elle n'a jamais utilisé le bus mais explique que sa mobilité a évolué car elle se déplaçait pendant une période principalement en taxi⁸⁷. Elle n'a pas le permis et considère que son usage du vélo et de la marche suffit pour se déplacer à Portsmouth. Ce discours paraît cohérent car « Ariane » habite à Southsea, un quartier central de la ville, et a donc toutes les commodités à courte distance de chez elle.

Les deux dernières femmes de ce groupe, d'âge moyen et âgées ont cependant un profil de mobilité totalement différent des cinq jeunes femmes qui n'utilisent pas la voiture ou les transports en commun par choix et/ou pour des raisons pratiques. « Louise » a un rapport particulier aux transports. Elle m'explique qu'elle est malade dans tous les types de transports (bus, tramways, voiture individuelle, train, etc.) elle ne les utilise donc qu'en cas de nécessité. Par ailleurs elle n'a pas le permis de conduire, elle est donc dépendante de son conjoint pour les trajets en voiture.

⁸⁵ Femme jeune, quartier de Milton, Portsmouth.

⁸⁶ Femme jeune, quartier de Southsea, Portsmouth.

⁸⁷ Les taxis en Angleterre sont bien moins coûteux qu'en France. À Portsmouth, un trajet en taxi, en particulier si l'on partage la voiture avec quelqu'un d'autre, peut être équivalent en prix à un trajet en bus.

« Oui, tram, bus, voiture je suis malade partout [rigole]. Donc dès que c'est possible j'y vais à pied. » Louise, femme d'âge moyen, la Grâce de Dieu, Caen

La mobilité de « Louise » est très réduite, ce qui est cohérent avec une mobilité résidentielle quasiment inexistante. Elle est née à la Grâce de Dieu et y a toujours habité, elle a quitté le logement familial pour une collocation avec sa sœur. Elle m'explique d'ailleurs dans son entretien qu'elle s'est battue contre le bailleur social lorsqu'elle a dû être relogée pour la mise aux normes de son logement actuel, afin de rester dans son quartier et de ne pas être transférée à la Guérinière, quartier voisin mais qu'elle dit ne pas connaître et dont elle a une représentation très négative. Pour « Lyssa » le problème de mobilité est encore plus marqué que chez « Louise », du fait de son âge et d'une incapacité physique à la mobilité. Pourtant, le seul élément que « Lyssa » dessine sur sa carte mentale de la Grâce de Dieu est l'arrêt du tramway de son quartier. C'est le seul vecteur de mobilité qu'elle exploite, pour aller en centre-ville. Malgré cela, elle ne l'utilise que très peu.

« Moi... si je vais en ville je prends le tram... je vais dessiner le tram. C'est le machin d'ici, je sais pas comment on appelle ça [rigole]. L'arrêt de bus. Heula, bah qu'est-ce que tu veux qu'j'fasse autrement... je sais pas. (..) Je le prends pas beaucoup, une fois par mois et encore [rigole] » Lyssa, femme âgée, Grâce de Dieu, Caen

Bien qu'elle me dise utiliser le tramway une fois par mois environ, quand je lui demande à quelle fréquence elle se rend au centre-ville, elle m'explique que depuis l'implantation du nouveau tramway elle ne s'est rendue qu'une fois dans le centre-ville de Caen, soit une seule fois en six mois. Auparavant, elle se rendait donc plus en centre-ville – d'après elle tous les jours – mais il y avait une raison pour cela : sa fille habitait en centre-ville. Elle faisait donc un trajet d'un espace privé (le sien) vers un autre espace privé (celui de sa fille). Pour elle, le basculement vers une sédentarité forcée s'est fait il y a 3 ou 4 ans, assez récemment donc, avec l'âge de la retraite. « Lyssa » associe sa faible mobilité avec son âge. Elle ressent un faiblissement de son corps et ne se sent pas assez à l'aise pour pratiquer les transports en commun. Elle va d'ailleurs jusqu'à dire qu'elle n'ose pas sortir.

« Avant j'y allais [au centre-ville] pour mes prises de sang mais maintenant je les fais là, je suis trop vieille, et puis je me sens pas bien maintenant dans les bus et dans les trams, j'ai des malaises, j'ai des machins... j'ose pas trop sortir. » Lyssa, femme âgée, Grâce de Dieu, Caen

Le fait de ne pas utiliser de mode de transport motorisés s'explique donc par deux profils de femmes très différents. D'une part, des femmes jeunes, actives et mobiles, de classe moyenne à aisées, qui n'utilisent pas ces modes de transports parce qu'elles n'en voient pas l'intérêt et sont déjà assez mobiles à pied ou à vélo, ou bien parce qu'elles ne les trouvent pas assez

pratiques dans le contexte de leur ville. D'autre part, des femmes immobiles et inactives, de classe populaire, qui n'utilisent pas les modes de transports à leur disposition notamment pour des raisons de santé et d'appréhension à la mobilité. Écarter les modes de transports motorisés peut donc être un choix pour les femmes les plus jeunes, de classes moyenne à aisée, mais peut également être une imposition liée au statut social et/ou à l'âge et à la dégradation de son espace corporel.

3.2. *La voiture comme mode de déplacement motorisé principal ou régulier*

Le profil des femmes interrogées qui utilisent la voiture comme mode de déplacement principal, ou du moins qui l'utilisent tous les jours est totalement différent du précédent groupe. La seule similarité est que, encore une fois, il s'agit uniquement de femmes vivant à Portsmouth et Caen, bien que dans ce cas, seulement une d'entre elle habite Portsmouth. Cette dernière a d'ailleurs un profil assez particulier qui sera détaillé par la suite. Sur les six femmes de ce groupe, quatre sont d'âge moyen et deux sont des femmes de plus de 65 ans. La moitié de ces femmes habitent dans un quartier de classe « moyenne » et l'autre moitié dans un quartier de classe « supérieure ».

Les femmes de ce groupe ont des profils d'usage de la voiture assez variés. « Abigaïl⁸⁸ » par exemple n'évoque pas du tout la voiture dans son discours, elle préfère mettre l'accent sur ses cheminements à pied dans la ville de Caen. Pourtant, ces trajets à pied que nous développerons dans la partie suivante ne sont pas les trajets qu'elle fait tous les jours. Son travail se trouvant dans une autre ville du Calvados, « Abigaïl » utilise sa voiture tous les jours pour se rendre au travail. Cependant, son travail semblant être un point sensible, qu'il a été difficile d'aborder pendant l'entretien, les trajets vers celui-ci sont également passés sous silence. « Françoise » est la seule autre femme de cette partie de l'échantillon qui possédait un emploi au moment de l'entretien. Contrairement à « Abigaïl », « Françoise » exerce en télétravail. La voiture fait partie de ses modes réguliers de déplacement, mais dans le cadre du loisir. Elle l'utilise en particulier pour se rendre dans le centre commercial « Mondeville 2 » où elle aime faire du shopping et aller au cinéma, ainsi qu'à Ouistreham pour pouvoir ensuite marcher. « Françoise » n'utilise jamais les transports en commun et elle qualifie même le tramway de « dangereux ».

« Au début, une fois j'ai failli me faire écraser [par le tramway] parce que du coup tu l'entends pas, j'ai pas regardé, j'avais traversé, j'avais pas vu, il était tout près de moi. » Françoise, femme d'âge moyen, Haie Vigné, Caen

« Françoise » et « Abigaïl » ont donc une utilisation très différente de la voiture, l'une l'utilise exclusivement pour le loisir et apprécie ce mode de déplacement, et l'autre l'utilise par obligation dans le cadre de son travail, éloigné de son lieu de vie.

⁸⁸ Femme d'âge moyen, quartier Beaulieu, Caen.

« Élise⁸⁹ » utilise beaucoup sa voiture, tous les jours, plusieurs fois par jours. Le concept de *care* est au centre de son utilisation de la voiture car elle s'en sert pour emmener son mari au travail, parfois pour aller le chercher le midi afin de manger avec lui, mais également pour faire les courses alimentaires de son foyer – composé actuellement d'elle et de son mari. Mis à part ces éléments relatifs au *care*, « Élise » emprunte également sa voiture comme moyen de transport pour ses loisirs sportifs dans le quartier voisin. Elle ne se sert pas des transports en commun mais déplore l'absence de la ligne 2 du réseau de bus à proximité de chez-elle ou encore du tramway. Elle se défend en quelque sorte de l'usage de la voiture au quotidien par une inadaptation du réseau actuel à ses besoins, mais elle n'utilise pas les transports en commun pour se rendre dans le quartier voisin. « Adèle⁹⁰ », qui vit seule, se sert également de sa voiture au quotidien pour ses courses personnelles ou bien pour des raisons relatives au *care* comme s'occuper de ses petits-enfants, les emmener au parc. Tout comme « Élise », elle se rend également à ses loisirs sportifs en voiture et déplore l'absence d'un arrêt de tramway qui pourrait l'emmener directement au centre-ville à proximité de chez-elle. Elle perçoit le tramway comme plus pratique que le bus – moyen de transport qu'elle exclut totalement de ses possibilités – principalement car elle utilise à Nantes, chez l'un de ses enfants, le tramway pour se rendre en centre-ville. Bien que leurs âges soient différents, « Élise » et « Adèle » ont un profil de mobilité assez proche en ce qui concerne les transports motorisés, ce qui n'est en revanche pas le cas pour leurs cheminements piétons que nous verrons par la suite.

« Barbara » a un usage différent de la voiture comparé au reste de ce groupe car même si pendant la journée elle préfère marcher plutôt que d'emprunter son véhicule personnel, elle utilisera ce dernier systématiquement à la nuit tombée.

« La journée j'vais faire plus à pied, parce que j'me dit quand même y'a plus de monde, y'a plus de sûreté. Par contre le soir, dès qu'il commence à faire nuit j'vais pas aller à pied. J'serais plus en véhicule. J'ai un véhicule donc dès que j'peux j'utilise. Mais autrement la journée voilà, moi j'suis sportive donc j'préfère aller à pied. Et voilà, le soir, à une certaine heure, c'est la voiture. J'irais pas à pied le soir à la gare. Ça c'est non. » Barbara, femme d'âge moyen, Haie Vigné, Caen

De manière générale la problématique de la sécurité régit les déplacements de « Barbara », motorisés ou à pied. De nuit, les stratégies d'évitement piétonnes ne suffisent pas pour la rassurer et celle-ci se sent plus à l'aise en voiture, en particulier dans des lieux dont elle a une représentation négative comme la gare de Caen. La voiture est un espace que « Barbara », comme d'autres femmes interrogées, considère comme sécurisant. En effet la voiture est finalement une extension de l'espace privé dans l'espace public, c'est également un espace dans lequel il est possible de s'enfermer en cas de crainte de l'espace extérieur.

⁸⁹ Femme d'âge moyen, quartier Beaulieu, Caen.

⁹⁰ Femme âgée, quartier Haie Vigné, Caen.

« Agatha » a un profil d'utilisation de la voiture un peu particulier. C'est la seule femme de cette catégorie qui n'habite pas Caen. La majeure différence avec les autres femmes de ce groupe est qu'elle n'utilise pas son véhicule personnel – pour des raisons de santé physique elle ne peut pas conduire de voiture – mais un taxi pour se rendre au *community centre* du quartier de Milton, quartier dans lequel elle a vécu la majeure partie de sa vie. Une autre différence notable est qu'elle utilisait auparavant les transports en commun pour se rendre dans le centre de Milton mais avec la réduction de la déserte des bus dans sa partie du quartier de Southsea – résidentielle et aisée – elle n'est plus en mesure d'emprunter ce mode de transport. Comme beaucoup de femmes interrogées, elle se plaint de l'organisation du réseau de bus à Portsmouth. La ligne à proximité de chez elle qui traversait la ville a été remplacée par une autre, beaucoup plus courte, permettant seulement de se rendre au centre de Southsea.

« They've stopped all our buses here, we've got a bus stop there. The opinion I've got it's they should try arrange the bus routes to suit everybody. Like, here, across there, we have a little bus that used to run around the town, only came every two hours. It was brilliant, you could work your day out. And it took off, so we've got no bus. On Sundays, there's a bus that runs from the hard to the Hayling ferry, and it's running all day long, empty, on a Sunday! But the one during the week, that people used, they've stopped, and took it off. I complained about it but... and then, we had another bus, that stopped at the cathedral, and that used to go right the way around the town, they've stopped that. So now they've given us a bus that stop at the cathedral, go to Debenhams, one more stop and turns around comes back again. So... [rigole]. » Agatha, femme âgée, Southsea, Portsmouth

Malgré tout, le statut social et financier d'« Agatha » lui permet de trouver une alternative pour continuer à exercer sa mobilité malgré ses problèmes de santé et les interférences du réseau de transport en communs, ce qui n'est pas le cas de « Lyssa » du groupe précédent par exemple. « Agatha » a les ressources suffisantes non seulement pour protester contre les changements du réseau local de transport, mais également pour s'adapter en changeant ses habitudes de mobilité, et cela malgré son handicap. Elle m'explique par ailleurs que peu de temps avant l'entretien, elle s'est rendue en Australie pour rendre visite à son fils qui y vit. « Agatha » a donc un profil assez différent des autres femmes de ce groupe, plus renfermées sur une mobilité locale et routinière.

3.3. Les transports en commun comme mode de déplacement motorisé principal ou régulier

Le groupe de femmes interrogées qui utilisent les transports en commun comme unique mode de déplacement motorisé sont en majorité des femmes qui habitent dans un quartier « populaire ». Seulement deux des femmes de ce groupe habitent un quartier de classe « moyenne ». Le groupe est majoritairement constitué de femmes d'âge moyen – trois – et de femmes jeunes – trois également – avec une seule femme âgée. Ce groupe est assez équilibré entre les trois villes d'études avec deux habitantes de Portsmouth et Rouen et trois habitantes

de Caen. Le profil des femmes de ce groupe est donc majoritairement celui de femmes jeunes et d'âge moyen avec des moyens financiers limités.

Les jeunes femmes interrogées qui utilisent le bus comme moyen de transport motorisé régulier habitent à Caen et Rouen. Toutes ces jeunes femmes sont des femmes avec peu ou pas de moyens financiers, qui touchent par mois l'équivalent d'un RSA (Revenu de Solidarité Active) ou moins. « Elodie » par exemple est étudiante en licence à l'Université de Caen. Elle habite entre sa résidence étudiante au campus 1 et le logement de son père à la Grâce de Dieu. Pour elle, les transports en commun sont une obligation du fait de ses lieux de vie relativement éloignés l'un de l'autre et qu'elle perçoit comme éloignés du centre-ville. Selon elle, la Grâce de Dieu est un lieu enclavé, elle se sent contrainte dans sa pratique des espaces publics du centre-ville par les horaires du tramway et des bus, ce qui n'est pas le cas dans son logement universitaire. « Elodie » se sent dans l'incapacité de sortir quand il n'y a plus de transports en commun à la Grâce de Dieu.

« Juste c'est plus simple quand j'habite au CROUS j'peux bouger à pied tandis qu'à la Grâce de Dieu si y'a plus de tram bah j'peux pas sortir quoi. » Elodie, femme jeune, Grâce de Dieu, Caen

Elle n'utilise pas les transports en commun par conviction écologique ou bien parce qu'elle les trouve plus pratique pour se déplacer à Caen, mais bien parce qu'elle n'a pas les moyens, ni de payer des leçons de conduite, ni de posséder une voiture.

« Jeanne » a un profil assez similaire de celui d'« Elodie ». C'est une étudiante en arts de 20 ans qui n'a pas de revenus. Leurs profils se différencient par contre sur le logement car « Jeanne » vit avec son conjoint – qui lui a un salaire – dans le quartier de Saint-Sever. Bien que ce quartier soit plutôt mal perçu, comme la Grâce de Dieu à Caen, il constitue malgré tout une seconde centralité de la ville de Rouen et est proche du centre-ville. Ce n'est en aucun cas un lieu enclavé et les transports en commun y sont diversifiés et réguliers. Par ailleurs, « Jeanne » était beaucoup plus ouverte pendant l'entretien qu'« Elodie » qui était très impressionnée et n'arrivait pas à développer sa pensée clairement. « Jeanne » semble assez mobile, bien qu'elle pratique la marche et les transports en commun elle préfère ces derniers car elle a une mobilité qui « va à l'essentiel » elle cherche toujours le trajet le plus direct et le plus rapide.

« Non. En général j'essaie d'aller au plus vite, je me promène pas pour me promener. Enfin, sur mes trajets quotidiens j'fais pas des détours pour le plaisir. Je vais à l'essentiel vers le bus en général, c'est ce qu'il y a de plus rapide. » Jeanne, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

Malgré cette volonté « d'aller à l'essentiel », « Jeanne », comme une partie des femmes enquêtées, aime avoir des itinéraires en boucle et non pas des allers-retours rectilignes. Elle

m'explique notamment sa stratégie pour se rendre à son cours de sport qui a lieu le soir, dans la ville voisine de Petit-Quevilly.

« Maintenant que je fais du sport je vais jusqu'à Petit-Quevilly, l'arrêt St Julien. Là aussi je fais une boucle, je prends pas le même chemin ! Je prends le 6 jusqu'à St Julien pour y aller et je reviens en métro, parce que le centre-commercial est ouvert vers 22h. Le cinéma doit fermer vers 1h. Tout est fermé pour le grand magasin Leclerc mais tu as quand même tout un passage droit pour traverser d'un côté à l'autre. » Jeanne, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

Dans ce cas, la stratégie de l'itinéraire en boucle est également liée à la fréquence des transports en commun. « Jeanne » m'explique que le bus est pratique pour elle à l'aller car l'arrêt est près de chez-elle. Par contre, elle ne veut pas être amenée à attendre à l'arrêt de bus, à Petit-Quevilly au retour, de nuit, car cela la met mal à l'aise. Par ailleurs, une fois arrivée à l'arrêt près de son domicile, elle se sent également inconfortable de nuit, car il s'agit d'une zone mal éclairée et fréquentée par des groupes d'hommes – ce qu'elle précise un peu plus loin dans l'entretien. « Jeanne » prend également en compte l'après de son trajet en transports en commun. Le fait que les restaurants et le cinéma du centre commercial soient ouverts est un critère important pour elle, car cela signifie qu'elle n'aura pas à traverser un espace vide en sortant du métro pour rentrer chez elle. Le fait qu'il y ait du passage constitue pour elle un élément rassurant. Elle m'explique également qu'elle vérifiera toujours l'horaire des bus pour ne pas attendre aux arrêts. Par contre, elle a une perception différente du métrobus. Elle m'explique ne jamais vérifier les horaires du métrobus car elle sait qu'elle n'aura pas beaucoup d'attente à l'arrêt.

« Après... ici c'est une zone qui est à côté du centre commercial, t'as la place avec l'église là. C'est ici que j prends l bus à l'aller mais au retour, c'est une zone qui est assez mal éclairée. Le 6 je le prends à l'aller, je crois qu'il y en a très peu au retour ou quasiment plus donc... c'est pour ça que le métro au moins je l'attends moins. Donc je fais la boucle aussi au retour. » Jeanne, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

La dernière femme jeune qui entre dans cette catégorie de mobilité est « Juliette⁹¹ ». Son profil social est très proche de celui des deux autres jeunes femmes bien que celle-ci soit plus touchée par la précarité. En effet, « Juliette » a 33 ans et m'explique à la fin de l'entretien qu'elle vient de perdre ses droits RSA et qu'elle doit maintenant vivre avec 270 euros d'APL (Aide Personnalisée au Logement) par mois. Comme les deux autres jeunes femmes, si elle préfère les transports en commun à la voiture, c'est avant tout parce qu'elle n'a pas les moyens de se déplacer en voiture. Elle ne s'étend que peu sur son expérience des transports en commun car,

⁹¹ Femme jeune, Petit-Quevilly, Rouen.

ayant trois grands chiens, elle préfère se déplacer à pied. Elle privilégie les transports en commun essentiellement quand elle a un horaire fixe, un rendez-vous à respecter. Elle m'explique tout de même qu'elle préfère utiliser le bus plutôt que le métro, même si elle ne développe pas les raisons de ce choix.

Même si leurs usages sont diversifiés, les profils des trois jeunes femmes interrogées qui utilisent régulièrement les transports en commun mais n'utilisent pas de voiture sont assez similaires. En particulier pour « Elodie » et « Juliette », l'usage des transports en commun est en quelque sorte contraint du fait de l'éloignement de leur lieu d'habitation par rapport au centre-ville. Pour « Jeanne », qui habite un quartier plus central, l'utilisation des transports en commun semble moins subie mais elle explique malgré tout mettre en œuvre des stratégies dans l'utilisation de ceux-ci.

Dans la catégorie des femmes d'âge moyen, « Olympe⁹² » a un profil assez similaire à celui des trois femmes précédentes. Elle a un salaire un peu plus élevé car elle touche le RSA, les APL et a un complément de 200 à 250 euros car elle exerce en tant que vendeuse à domicile dans le domaine de l'érotisme. « Olympe » a la particularité d'être très mobile dans le cadre de son travail. Elle utilise non seulement le bus et le tramway pour se rendre en centre-ville pour ses loisirs, mais également le bus longue distance pour son travail. Elle me précise tout de même qu'elle utilise la gare routière et non la gare SNCF car les transports de cette dernière ne sont pas dans son budget. Elle est très fière de son travail de vendeuse à domicile qui est au centre de sa mobilité.

Les deux autres femmes d'âge moyen de cette catégorie de mobilité habitent à Portsmouth et ont un profil très différent, lié notamment à la spécificité des transports en commun dans cette ville. « Rose » est en effet très critique des transports en commun privés à Portsmouth qu'elle trouve très chers. D'autre part, « Rose » m'explique qu'elle a des difficultés à s'orienter et que comprendre les routes de bus est pour elle un problème.

« It's rubbish! It's very expensive and it's... hum... although the buses go regularly, they are extremely expensive so if you think of a single trip to... from where I live to... say to work. And there is no differentiation in the distance, no matter where I jump on the bus I still have to pay the same amount of money. And it's almost you know, I add another pound and I can pay for a taxi to get to work and it would be quicker, I don't have to stop on every single bus stop. Hum... So, I think it's not very good. It's, I... because I don't use it often I also don't particularly know exactly which routes go where. » Rose, femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth

« Judith » a un avis similaire de celui de « Rose », même si plus nuancé. Elle est plutôt à l'aise avec les transports en commun en général, elle prend d'ailleurs régulièrement le train

⁹² Femme d'âge moyen, quartier de la Grâce de Dieu, Caen.

pour aller voir des amis à Cosham, au nord de Portsmouth si les conditions météorologiques ne lui permettent pas d'utiliser son vélo. Si elle utilise le bus malgré le fait qu'elle le trouve trop cher à Portsmouth, c'est principalement pour faire plaisir à son petit-fils qui apprécie particulièrement ce moyen de transport. Elle m'indique par ailleurs qu'elle ne se verrait pas prendre le bus le soir et qu'elle préférerait prendre un taxi si elle devait se rendre à un évènement.

*« Judith: I don't have a problem with catching buses, to be quite honest, I'd be more likely to get a taxi. **I go on the bus when I meet my grandson** because he loves catching the bus. **I probably wouldn't catch a bus in the evening.***

E: Why?

*Judith: ... slow. But it's slow during the day. I don't know why I wouldn't go on a bus in the evening. Probably because if I'm going out somewhere, I don't like not to be sure I will get there on time if I go on the bus. So, **I'd rather pay for a taxi.** »*

Judith, femme d'âge moyen, Fratton, Portsmouth

Ce qui est intéressant, c'est que Judith n'est pas sûre de la raison pour laquelle elle ne se sent pas à l'aise dans le bus le soir. Elle trouve ce moyen de transport long et non fiable mais elle admet d'elle-même qu'elle a la même opinion de jour. Il est possible qu'elle ait une représentation plus négative des bus de nuit du fait de leur fréquentation ou bien parce que ceux-ci ont tendance à être presque vides la nuit.

L'autre spécificité de la ville de Portsmouth en termes de transports en commun est que l'université de Portsmouth a son propre bus gratuit pour ses étudiants et son personnel. C'est ce bus-ci, qui a une route unique, que « Rose » utilise. C'est un lieu où elle se sent à l'aise, elle en profite d'ailleurs pour lire un livre. Si elle se sent autant à l'aise dans le bus de l'université alors qu'elle est normalement mal à l'aise dans sa mobilité, cela peut-être tout d'abord parce que ce bus opère en une seule route, circulaire, qui n'offre donc pas la possibilité de se tromper de ligne ou de sens de circulation. L'autre raison peut être que ce bus, par sa fréquentation exclusive de personnels de l'université et d'étudiants – il faut d'ailleurs une carte de l'université pour entrer dans ce bus –, représente une extension de son lieu de travail dans lequel elle se sent à l'aise.

La seule femme plus âgée qui entre dans cette catégorie de mobilité est « Mariama ». Son profil est assez similaire de celui des femmes les plus jeunes de ce groupe, en particulier « Elodie » et « Juliette » car comme celles-ci, elle vit éloignée du centre de la ville. Elle subit le fait de ne pas pouvoir se déplacer en voiture. Sa mobilité a évolué à l'âge de la retraite. Quand elle travaillait, elle était véhiculée mais maintenant qu'elle ne travaille plus, celle-ci n'a plus de voiture et se déplace essentiellement en transports en commun ou bien à pied. Ce changement du travail vers la retraite et de la voiture vers les transports en commun a largement impacté sa

mobilité. Par exemple, elle m'explique qu'il arrive que des amis ou des collègues de l'association dans laquelle elle est bénévole doivent venir la chercher quand elle doit se rendre à des évènements, ce qu'elle ressent cela comme un handicap.

« Oui, ça a changé beaucoup mes moyens de transports mes... mes déplacements. Maintenant quand je sors le plus souvent, quand c'est des rencontres associatives c'est mes collègues qui viennent me chercher, donc quand c'est des endroits... quand c'est à Saint-Sever on mange ensemble. C'est vrai que le fait de pas avoir de voiture m'handicape pour aller... pour aller faire beaucoup de choses. »
Mariama, femme âgée, Petit-Quevilly, Rouen

Malgré ce ressenti, Mariama a très bien intégré le réseau de transports en commun de la métropole de Rouen. Les lignes de transports en commun et leurs arrêts sont d'ailleurs les premiers éléments qu'elle indique sur sa carte mentale en début d'entretien, c'est la première chose dont elle me parle, avec beaucoup de détails.

« Moi je suis là, c'est le métro Truffaut, l'avenue Jean-Jaurès. Si je vais par là c'est pour aller à Saint-Sever donc vers Saint-Sever. De Saint-Sever souvent, soit je vais prendre la direction Saint-Etienne si j'ai des rendez-vous parce que j'ai travaillé une trentaine d'année à Saint-Etienne. Le métro Saint-Etienne. Soit je continue pour aller jusqu'au Théâtre des Arts. Et du Théâtre des Arts le plus souvent je vais vers le CHU, c'est souvent la trajectoire que je prends. Si je vais vers Grand-Quevilly... si je prends le métro Truffaut pour aller au métro Kennedy et là je prends souvent le 42, bus 42 pour aller vers ma banque, parce que j'ai ma banque, La Poste ici, le plus souvent soit je m'arrête là, soit je peux aussi, des fois quand je suis là, je reprends le 42 pour aller à Sotteville pour aller vers Saint-Etienne. »
Mariama, femme âgée, Petit-Quevilly, Rouen

Les femmes de ce groupe se divisent donc en trois profils. Le premier est celui d'« Elodie », « Juliette » et de « Mariama » qui habitent éloignées du centre, dans des quartiers populaires et vivent l'usage des transports en commun comme une obligation, comme un handicap. Ensuite, « Olympe » et « Jeanne », bien qu'obligées d'utiliser les transports en commun du fait de leur situation financière précaire comme les femmes du groupe précédent, s'en accommodent soit dans le cas de « Jeanne » par la position centrale de son quartier d'habitation qui lui permet de ne pas se sentir isolée, soit dans le cas d'« Olympe » par son travail qui lui permet d'être mobile, non seulement dans la ville de Caen, mais également en France. Enfin, « Rose » et « Judith », les deux habitantes de Portsmouth de ce groupe ont un profil un peu différent car les transports en commun ne constituent qu'une option supplémentaire de mobilité pour elles, elles n'ont pas de voiture mais ce sont des femmes qui

par ailleurs utilisent beaucoup le vélo et ne se sentent pas enclavées. Elles n'ont par ailleurs pas la même situation financière que les autres femmes de ce groupe⁹³.

3.4. Une mobilité motorisée multimodale

Les groupes des femmes interrogées qui ont une mobilité motorisée multimodale, c'est-à-dire mêlant les transports en commun et la voiture, est un peu plus important que les précédents avec onze femmes en tout. Ce groupe est assez similaire dans sa composition à celui des femmes qui utilisent uniquement la voiture au quotidien car il s'agit majoritairement de femmes de quartiers de classe « moyenne » – quatre femmes – et de classe « supérieure » – cinq femmes. De même, ce sont majoritairement des femmes d'âge moyen – cinq femmes – et des femmes âgées – trois femmes. Malgré tout, contrairement au groupe des femmes qui n'utilisent que la voiture, ce groupe est presque à moitié composé d'habitantes de Rouen, puis de trois habitantes de Caen et trois de Portsmouth. On y trouve également deux jeunes femmes et deux femmes⁹⁴ habitant un quartier « populaire ».

« Alexandra » est très mobile, c'est une grande usagère des transports en commun en général. Elle trouve la mobilité qu'elle s'est forgée agréable. Par exemple, elle apprécie ses trajets en bus comme des moments de transition, des moments où elle est obligée de ne « rien faire » et peut donc s'accorder la lecture d'un livre ou simplement se plonger dans ses pensées. Elle ne retrouve pas cette quiétude avec la marche.

« J'aime bien prendre le bus au final de toute façon. J'me suis rendue compte que c'était les endroits où j'faisais rien, des fois j'ai un livre. Comme maintenant on est toujours dans les tourbillons de pleins de trucs qui s'passent on a plus le temps de se poser à rien faire. Du coup dans l'bus ça m'permet de prendre le temps de m'poser, de rien faire. J'me suis demandée si je pouvais faire la même chose en marchant mais non, quand j'marche ça m'fait tellement chier d'marcher que j'peux pas ne rien faire et chiller en marchant tu vois. » Alexandra, femme jeune, Haie Vigné, Caen

« Alexandra » connaît d'ailleurs le réseau de bus et tramway caennais par cœur, cela lui permet de mettre en place des stratégies pour gagner du temps sur ses trajets quotidiens.

« Le bus j'le connais par cœur, genre je vais à un endroit, j'commence ma route à pied, tu marches, d'un coup le bus il passe, tu sais que tu peux l'prendre. Avant à la fac le tram j'le prenais pour deux arrêts, pour aller à Quatrans [rigole]. C'est toujours ça d'priet. De toute façon si j'le fait à pied au final le tram il me double et

⁹³ Voir tableau 7.

⁹⁴ Il faut malgré tout prendre en compte le fait que « Sophie », bien qu'habitant entre Fratton et North End à Portsmouth a, en cumul avec son mari, les revenus mensuels les plus élevés de toutes les enquêtées de Portsmouth.

il arrive plus vite à l'endroit. J'aime pas attendre aux arrêts d'bus. » Alexandra, femme jeune, Haie Vigné, Caen

Tout comme « Jeanne », du groupe précédent qui a un profil très similaire, « Alexandra » n'aime pas devoir attendre aux arrêts. Elle est en général toujours mobile dans les espaces publics, le fait de rester statique, même pour attendre un bus, la dérange. Il ne s'agit pas nécessairement d'une peur des espaces publics mais cela peut être lié, de manière inconsciente, au fait que les femmes sont moins souvent statiques dans les espaces publics que les hommes car être statique, c'est être disponible, c'est donner la possibilité à un homme de vous aborder.

« Des fois j'fais des trucs stupides genre j'vais marcher jusqu'à l'arrêt suivant si y'a de l'attente alors que j'arriverais pas à destination et que je prendrais le bus de toute façon mais j'ai l'impression de pas perdre mon temps. Ça m'occupe en attendant les 10 minutes tu vois. » Alexandra, femme jeune, Haie Vigné, Caen

Ainsi, elle utilise sa voiture uniquement pour les longues distances – pour aller rendre visite à ses parents – et une fois par semaine pour se rendre à son travail de garde d'enfants. Elle utilise la voiture pour ce trajet car le dernier bus passe à 23h30, ce qui obligeait son employeuse à rentrer précipitamment. Elle évoque la possibilité de rentrer à pied, solution qu'elle a écarté car elle a une représentation négative des quartiers situés entre chez-elle et ce lieu de travail, c'est-à-dire la gare de Caen et le quartier de la Demi-Lune. Au-delà du gain de temps, la voiture est également dans ce cas à considérer comme une stratégie d'évitement.

« Bah j'le faisais avant [de prendre le bus] mais en fait euh... ils ont changé les bus, du coup j'en ai plus à 23h30, il faut que j'attende minuit et demi, ou alors j'en ai pas et ça me fait chier de dormir sur place, je rentrerais pas à pied, il faut traverser la Demi-Lune, la gare, des zones bien craignos, du coup non. Avant ça allait mais elle [son employeuse] se dépêchait de rentrer vite exprès pour que j'ai mon bus à 23h30 et depuis que j'ai la voiture, j'y vais en voiture. » Alexandra, femme jeune, Haie Vigné, Caen

« Aïcha » est la seule autre femme jeune de ce groupe. Elle a également une bonne connaissance du réseau de transport, mais uniquement concernant les lignes au départ de son quartier. Elle a par ailleurs un profil totalement différent de celui d'« Alexandra » – une jeune femme qui a plusieurs travaux précaires et vit en colocation – car c'est une femme mariée avec un travail fixe et une enfant en bas âge. Elle utilise les transports en commun principalement pour se rendre à son travail quand les conditions météorologiques ne sont favorables ni à la marche, ni à la pratique du vélo. Elle utilise plus la voiture qu'« Alexandra », et principalement pour des raisons liées au *care*, c'est-à-dire rendre visite à sa mère qui est âgée le week-end et en semaine, aller lui déposer sa fille avant d'aller travailler.

« Je fais beaucoup ce trajet-là [gare – Petit-Quevilly] parce que des fois c'est ma mère qui me garde ma fille ou même on va la voir le week-end, elle est âgée donc du coup on lui rend souvent visite. » Aïcha, femme jeune, Gare, Rouen

« Cécile⁹⁵ » a un profil très similaire à celui d'« Aïcha ». Elle a une fille de 4 ans environ et m'explique que quand elle prend les transports en commun c'est principalement pour emmener celle-ci au centre-aéré. Elle n'a pas vraiment l'usage des transports en commun le reste du temps car elle préfère se rendre à pied à son travail. Par contre, elle utilise sa voiture régulièrement, pour son activité de loisir sportif qui est en banlieue de Rouen, pour faire ses courses, mais également – comme « Aïcha » – pour rendre visite à ses parents le week-end. « Daphné », également habitante de Rouen, n'a par contre pas d'enfant et cela se ressent sur la nature de ses déplacements motorisés, qui sont essentiellement des déplacements domicile-travail. Elle dit être multimodale dans le cadre de cette mobilité quotidienne. Elle vit à proximité de son domicile mais préfère malgré tout utiliser sa voiture ou le métrobus, éventuellement la marche si les conditions météorologiques sont favorables.

« J'ai honte mais j'y vais en voiture [rigole] [au travail] alors que je suis à 900 m. Au début j'y allais à pied et en fait comme je suis souvent en retard le matin... voilà. (...) J'y vais les trois, en voiture, en transport si le métro arrive, je fais une station, et à pied régulièrement s'il fait beau. » Daphné, femme d'âge moyen, Saint-Sever, Rouen

Un point notable est que « Daphné » est gênée, elle « m'avoue » qu'elle se rend à son travail en voiture alors qu'elle habite à proximité. L'évocation des transports en commun et de la marche vient en second temps dans son discours, on peut donc penser que ce sont des pratiques beaucoup plus ponctuelles que la voiture. « Mary⁹⁶ » se rends également au travail principalement en voiture, mais elle n'est pas indépendante dans ces trajets. Ses mobilités en voiture sont fonction de son mari car « Mary » ne sait pas conduire. Elle et son mari ont des stratégies pour rendre leur trajet quotidien plus agréable. Ils préfèrent passer par le front de mer, bien que ce soit un peu plus long, pour le cadre plus calme et naturel. C'est une stratégie courante chez les enquêtées – de Portsmouth notamment – mais plus répandue pour les trajets à vélo ou à pied. Si son mari n'est pas disponible, elle prendra le bus de l'université de Portsmouth pour se rendre au travail, et les transports en commun classiques pour se rendre au centre-ville. « Sophie⁹⁷ » a un profil assez similaire. Elle utilise majoritairement les transports en commun – ceux de la ville de Portsmouth, pas ceux de l'université – pour ses trajets quotidiens. Elle se déplace également régulièrement en voiture, mais uniquement avec son mari.

⁹⁵ Femme d'âge moyen, quartier de la gare, Rouen.

⁹⁶ Femme d'âge moyen, quartier de Milton, Portsmouth.

⁹⁷ Femme d'âge moyen, quartier de Fratton, Portsmouth.

Tout comme « Rose » – du groupe précédent – et « Mary », « Olivia⁹⁸ » apprécie ses trajets dans le bus de l'université de Portsmouth. C'est par contre la seule à vraiment expliquer pourquoi elle se sent plus à l'aise dans ce bus que dans un autre.

« When I get in the bus in the morning it's a social time because a lot of staff members go on the same bus stop so I chat to them, hum... that kind of changes how I view it. If I was on the bus with only students and I didn't know anybody, maybe I would feel differently then. » Olivia, femme d'âge moyen, Southsea, Portsmouth

Pour « Olivia », le bus de l'université est un moment de convivialité où elle retrouve ses collègues, comme pourrait l'être une pause-café à son travail. Ce bus n'est pas vécu comme un espace public mais plus comme un espace privé, un lieu protégé, rassurant. Le fait d'apprécier un lieu, un trajet qui autrement ne serait pas spécialement agréable est fonction pour elle de la présence de pairs, de personnes qu'elle connaît et avec qui elle peut parler. Pour ses autres trajets, « Olivia » m'explique qu'elle préfère marcher de manière générale mais qu'elle utilisera sa voiture pour se rapprocher du lieu où elle souhaite faire son shopping par exemple. C'est une des seules femmes qui me dit aller dans le quartier de North End – représenté plutôt négativement –, par contre elle s'y rendra en voiture puis se déplacera à pied une fois arrivée dans le quartier. Sa réponse est assez contradictoire car elle dit se rendre en voiture à North End, en bus au travail, mais me dit juste après qu'elle essaie de marcher partout quand elle doit se rendre quelque part. C'est un système de justification similaire à celui de « Daphné » exposé ci-avant.

« I like to walk hum... or it depends where I'm going. I don't go to many places around the city unless I'm going to buy something and I'll drive there. Sometimes I would drive up to North End so I could spend an hour walking through the shops, looking around and... you know. I tend to walk around and just, do things slowly but I might drive to get there. (...) Mostly, well I use the bus to get to work for convenience. (...) I try to walk to all places, it's so easy because it's flat. » Olivia, femme d'âge moyen, Southsea, Portsmouth

Les quatre femmes âgées de ce groupe sont quant à elles très mobiles. « Claire⁹⁹ » et « Marianne¹⁰⁰ » ont des profils de mobilité très similaires, elles habitent toutes les deux dans un quartier aisé, un peu excentré du centre-ville mais très bien rattaché au réseau de transports en commun. « Marianne » est particulièrement bien connectée car elle habite à proximité directe du terminus de métro Boulingrin, un des points névralgiques du réseau de transport rouennais. Elles se déplacent toutes deux à pied et en transports en commun principalement, et n'utilisent la voiture que quand elles ont besoin de transporter des choses plus lourdes. Par exemple,

⁹⁸ Femme d'âge moyen, quartier de Southsea, Portsmouth.

⁹⁹ Femme âgée, quartier Beaulieu, Caen.

¹⁰⁰ Femme âgée, quartier de la Gare, Rouen.

« Claire » va au marché de la place Saint-Sauveur à pied puis revient en bus car elle est chargée de ses courses. « Corinne » – bien qu'elle ait un profil social différent de « Claire » et « Marianne » – a un profil de mobilité très similaire également. Elle préférera également utiliser le bus à moins d'être chargée. Par contre, si elle utilise sa voiture, elle me précise qu'elle cherchera à rentabiliser le trajet en faisant plusieurs courses en même temps. C'est seulement sur ce point que la différence financière se remarque dans le profil de mobilité de ces trois femmes.

« Si j'prends ma voiture pour aller voir le médecin par exemple, c'est qu'en profite pour aller faire mon plein de courses, des choses comme ça. J'essaie de regrouper quoi, quand j'sors ma voiture j'essaie de regrouper les courses ou les... les diverses choses que j'fais. Mais sinon euh... là j'ai rendez-vous jeudi, j'vais y aller en bus, voilà. » Corinne, femme âgée, Grâce de Dieu, Caen.

« Madeleine » est la seule à avoir une utilisation un peu différente de la voiture. Comme « Aïcha » ou « Cécile », elle utilisera plutôt la marche ou les transports en commun à l'intérieur de la ville car elle considère qu'il est difficile de se déplacer en voiture à Rouen. Elle utilisera comme ces deux autres enquêtées, rouennaises également, sa voiture pour se rendre dans le reste de la métropole où elle pratique ses loisirs.

« La voiture à Rouen, c'est exclu, c'est fini, je prends plus. Je vais vraiment que pour aller en banlieue, Franqueville ou j'ai mon anglais hier, même à Bois Guillaume j'ai pris le bus. La voiture c'est quand je m'en vais plus loin. À Rouen c'est exclu, je préfère les transports en commun ou les pieds. » Madeleine, femme âgée, Saint-Sever, Rouen

« Claire » est également capable d'utiliser l'aéroport de Carpiquet auquel elle est connectée par le bus. C'est une pratique qu'elle réprovoque idéologiquement du point de vue écologique, mais qu'elle apprécie de pouvoir utiliser en cas de besoin. C'est également un indicateur de sa différence sociale vis-à-vis de « Corinne » par exemple.

« On est partis à Marseille en avion, bon, c'est pas très écolo mais fallait qu'on aille vite parce que j'ai un frère qui va... qui va pas bien et on a.... le bus 3 nous emmène à Carpiquet, en 10 minutes. » Claire, femme âgée, Beaulieu, Caen.

« Marianne » et « Corinne » vont toutes les deux également préférer l'usage de la voiture dans le cadre de déplacements liés au *care*. En tant que grand-mères, elles trouvent la voiture indispensable pour s'occuper de leurs petits-enfants.

« C'est pareil, quand on se promène avec les petits-enfants, quand j'emmenais ma petite-fille à la crèche, j'y allais en voiture. Parce que... avec un enfant, un bébé, la poussette, tout ça... » Marianne, femme âgée, Gare, Rouen.

« Corinne » a la particularité d'être beaucoup plus mobile que les autres femmes interrogées à la Grâce de Dieu. Une facette de sa mobilité est également liée à sa participation au collectif culturel de la Grâce de Dieu, qui lui permet de se rendre régulièrement dans des théâtres. *A contrario* du reste des enquêtées de la Grâce de Dieu, elle n'habite le quartier que depuis quelques années, elle a vécu dans un village ainsi que dans d'autres quartiers de Caen plus centraux et mieux représentés socialement, comme le quartier de l'Abbaye aux Dames. Elle a également des revenus plus élevés que le reste des femmes enquêtées dans ce quartier¹⁰¹, bien qu'elle habite également dans un HLM (Habitation à Loyer Modéré).

Les femmes de ce groupe, qui ont une mobilité motorisée multimodale, ont des profils et des pratiques globalement assez similaires. Elles utilisent en général les transports en commun pour leurs déplacements de proximité, pour aller au travail, et la voiture quand elles estiment que les transports ne sont pas suffisants en termes d'horaires ou encore quand elles doivent transporter des choses, faire des courses, s'occuper de leurs enfants ou petits-enfants. Ce sont des femmes qui ont un capital culturel et/ou financier en moyenne élevé ou du moins plus élevé que les autres femmes de leur quartier ou de leur classe d'âge. Cette mobilité motorisée multimodale se couple de manière générale avec une mobilité piétonne également plus importante que dans les autres catégories d'usage des transports motorisés.

4. La marche entre outil de mobilité et de loisir

« La marche est à la fois un mode doux, non motorisé et donc non polluant, mais aussi un mode actif, favorable à l'activité physique et à la santé ». (Nadja 2016, 53)

La marche est un outil de mobilité particulier car elle est également le véhicule de représentations diverses. C'est principalement à travers elle que les espaces publics sont vécus. Dans cette sous-partie c'est dans un premier temps l'aspect plus pratique, presque mécanique de la mobilité qui sera passé en revue chez les enquêtées, afin de comprendre si elles utilisent – ou si elles ont la capacité d'utiliser – cet outil de mobilité qu'est la marche. Ce qui est recherché dans cette sous-partie, c'est avant tout la compréhension du profil de mobilité des enquêtées vis-à-vis de la marche, comme détaillé dans les sous-parties précédentes au travers des transports motorisés et des cycles. Nous verrons que toutes les femmes enquêtées ici n'utilisent pas la marche de la même manière et nous essaierons de comprendre le rôle joué par leur âge, leur catégorie sociale et leur lieu d'habitation dans ces usages différenciés de la marche. Les stratégies d'évitements, les perceptions et les représentations – notamment négatives – liées aux trajets piétons, aux cheminements dans la ville seront cependant passés en revue dans le chapitre 10 car au-delà d'une question de mobilité et de potentiel de mobilité, il s'agira dans un second temps de questionner les conséquences des pratiques des espaces publics

¹⁰¹ Voir tableau 7.

pour les femmes enquêtées. Dans cette sous partie, nous détaillerons donc les différents comportements liés à la mobilité piétonne. Par exemple, les femmes interrogées sont-elles capables de déambuler dans les espaces publics, juste pour le loisir de la marche, de la découverte de la ville, ou bien ont-elles besoin d'un but ? De manière générale, les enquêtées apprécient-elles de marcher, y a-t-il une différence selon la saison ou la temporalité journalière ?

4.1. « Sortir avec un but »

4.1.1. La marche comme outil de déplacement

Certaines des femmes enquêtées ont besoin, pour mobiliser la marche comme outil de déplacement, d'avoir un but précis, une raison pratique de sortir. Dans ce cas, la marche est avant tout un moyen de déplacement. C'est le cas pour six des femmes interrogées. Elles se partagent de manière égale entre Caen et Rouen. Ces femmes sont plutôt jeunes – deux d'entre elles – et d'âge moyen – trois – avec une seule femme de plus de 65 ans. Elles sont issues pour moitié de quartiers de classe « moyenne ». Pour le reste, deux habitent un quartier de classe « supérieure » et une un quartier de classe « populaire ».

« Madeleine » par exemple, préfère marcher petit à petit, de manière quotidienne, comme mode de déplacement de proximité. Lors de ses sorties, elle a des itinéraires précis qu'elle suit, notamment parce qu'elle se sent en décalage avec l'image qu'elle a de la population de son quartier, et qu'elle ne se sent pas à l'aise partout. Elle ne sort que très rarement simplement pour marcher dans la ville, elle aime avoir un but précis à ces sorties, un but pratique comme des courses.

« En général quand je sors c'est toujours que j'ai quelque chose à faire, je sors pas comme ça. » Madeleine, femme âgée, Saint-Sever, Rouen

L'expression « je ne sors pas comme ça » est également utilisée par « Barbara ». Tout comme « Madeleine », même si elle a l'habitude de privilégier la marche par rapport aux autres moyens de transports, elle ne voit pas cela comme un loisir mais plus comme un outil de déplacement agréable et pratique.

« J'ai toujours une destination, j'vais pas aller me promener comme ça. Non. J'ai toujours une destination, et puis moi j'suis pas... j'vais aller à pied dès que j'ai quelque chose à faire, j'vais pas prendre mon véhicule. Déjà parce qu'on n'a pas de place, il faut payer, et je suis contre ça mais... voilà je vais préférer y aller à pied. Déjà on voit plus de choses et ça nous fait un peu plus de nature. » Barbara, femme d'âge moyen, la Haie Vigné, Caen

Contrairement à « Madeleine », « Barbara » ne prévoit jamais, ou quasiment jamais son itinéraire, à moins qu'elle doive se rendre dans un lieu qu'elle ne connaît pas. Elle essaie de passer par des rues différentes au quotidien pour mieux connaître son environnement mais

également dans une perspective sécuritaire pour éviter que quelqu'un l'attende sur un trajet quotidien. La question de la peur, des stratégies dans les espaces publics sera abordée plus en détails dans le chapitre 10 mais dans le cas de Barbara, celle-ci est tellement ancrée dans son fonctionnement quotidien qu'elle influe largement sur ses cheminements. À la différence de ce qui sera développé plus en aval, il ne s'agit par contre pas dans le cas de ses cheminements quotidiens en journée d'une peur genrée, mais plutôt d'une appréhension du vol, qu'elle étend d'ailleurs à toute sa famille.

« E : Est-ce que vous prévoyez toujours votre itinéraire à l'avance ou est-ce que vous y allez un peu comme ça ? »

Barbara : J'vais un peu comme ça parce que je connais un peu les coins et les recoins et puis on apprend toujours... ah ! Une petite rue, celle-là je l'avais jamais testée je vais la tester. Donc nan, je fais jamais mon itinéraire. Sauf si c'est un endroit que je ne connais pas, que j'ai un rendez-vous. Mais autrement non, je vais comme ça. Centre-ville, je vais passer par une rue, une rue, une rue, pour essayer de mémoriser nos rues.

E : Vous changez tout le temps.

Barbara : Tout le temps, jamais la même rue. Comme ça les gens ne se disent pas elle est à tel endroit à tel moment et c'est là qu'on vous guette pour admettons piquer le sac à main, ça m'est jamais arrivé ça. » Barbara, femme d'âge moyen, la Haie Vigné, Caen

« Barbara » alimente sa croyance des espaces publics comme espaces de danger permanent en faisant un lien de cause à effet direct entre le fait que personne n'ait jamais essayé de lui voler son sac à main et le fait qu'elle change systématiquement de rue quand elle se déplace pour faire une course ou se rendre à un rendez-vous. De nuit par contre, elle ne se déplacera à pied que si elle est accompagnée. « Olympe » ne sort également pas de nuit et, tout comme « Barbara », elle aime changer d'itinéraire pour se rendre à ses rendez-vous ou bien pour aller faire ses courses. Par contre, elle ne semble pas le faire pour des raisons « sécuritaires », mais plutôt pour rendre son trajet plus agréable. Elle prend notamment des chemins différents entre l'aller et le retour et varie ses itinéraires selon le temps qu'il fait. Bien qu'elle ait un emploi, elle choisit ses horaires elle-même, ce qui lui laisse le loisir de prendre des chemins plus longs si le temps qu'il fait le permet.

« E : D'accord. Est-ce que tu as toujours un itinéraire en tête quand tu sors ? »

Olympe : Euh... j'prends jamais les mêmes chemins, quand j'fais un aller-retour j'prends jamais les mêmes chemins.

E : D'accord mais est-ce que tu prends toujours les mêmes chemins pour aller dans un même endroit ?

Olympe : Non. Je change parce qu'à chaque fois ça se rejoint... au bon vouloir. Si il pleut j'ai un certain chemin, si il pleut pas j'prends un peu plus de temps. Ne serait-ce que pour aller à la bibliothèque, dès fois j'vais passer derrière, des fois j'vais passer devant. Ouais vraiment, je varie selon mon humeur, selon mon... »

Olympe, femme d'âge moyen, Grâce de Dieu, Caen

« Alexandra », elle, marche principalement comme outil de déplacement mais ce n'est pas un mode de déplacement qu'elle apprécie. Elle trouve la marche ennuyante, et préfère faire ses trajets en bus quand elle le peut. Elle n'a pas tendance à changer ses itinéraires, elle les a construits pour être les plus courts et les plus pratiques afin d'arriver au plus vite à son but. Contrairement à « Barbara » ou « Olympe », elle ne met pas à profit ses déplacements piétons pour apprécier la nature ou le paysage en général.

L'autre partie des femmes interrogées qui sortent marcher uniquement avec un but pratique – ou du moins qui n'ont pas évoqué la marche comme un loisir – ont un profil assez particulier car il s'agit de femmes qui ont de jeunes enfants. Elles ne développent pas les habitudes qu'elles avaient avant d'avoir leur(s) enfant(s). La plupart des mobilités piétonnes qu'elles décrivent sont liées à leur(s) enfant(s).

« Aïcha » fait la différence dans ses mobilités quotidiennes entre les moments où elle est seule, et les moments où elle est avec sa fille. Elle est plus souvent amenée à faire ses cheminements à pied quand elle est accompagnée de sa fille – par exemple lorsqu'elle doit l'emmener à la garderie. Le fait d'avoir un enfant en bas-âge pendant la crise de la Covid-19 a notamment compliqué les trajets quotidiens d'« Aïcha ». En effet, la crèche ne fonctionnait pas tous les jours et si elle pouvait normalement s'y rendre à pied et déposer son enfant sur le chemin de son lieu de travail, les solutions alternatives lui demandaient par contre d'utiliser sa voiture, réduisant ainsi ses cheminements piétons.

« (...) là les usages sont plus les mêmes avec le Covid, avant je prenais ma fille, le matin elle descendait avec moi on allait directement en crèche, qui se trouve à quelques pas d'ici, donc ça changeais pas forcément mon itinéraire, donc là c'est plus la même chose, des fois je vais la déposer à Petit-Quevilly. Là actuellement elle était malade donc elle est restée avec ma mère et là on vient de m'annoncer qu'il y avait un cas Covid dans un des groupes de la crèche, du coup je suis pas très rassurée, je vais voir par la suite comment ça va se passer. Donc c'est des trajets en plus. Le matin je pars de la maison jusqu'au travail, je peux remonter sur l'heure du déjeuner, je repars, et le soir je vais plutôt aller jusqu'à chez ma mère pour récupérer ma fille et remonter ensuite chez moi. » Aïcha, femme jeune, Gare, Rouen.

De manière générale, « Aïcha » se déplace surtout avec sa fille, que ce soit pour se rendre à son lieu de travail ou bien pour faire ses courses. Elle utilise des itinéraires légèrement différents entre les cheminements où elle est seule et ceux où elle est avec sa fille pour la raison purement pratique de la taille des trottoirs vis-à-vis de sa poussette.

« (...) Tout dépend de ce que je vais faire, quand je descends en ville je vais prendre à pied, quand je vais au petit Carrefour pareil, euh... après quand je suis avec ma fille, je passe par là pour aller au petit Carrefour, parce que ce trottoir là il est assez étroit donc quand je suis en poussette avec ma fille j'évite de prendre ce passage-là donc je prends ce côté-là. » Aïcha, femme jeune, Gare, Rouen.

« Françoise », qui considère plutôt la marche comme un loisir à part entière, expose également le problème de l'aménagement des espaces publics pour les déplacements piétons des personnes avec enfants. Elle m'explique que quand sa petite-fille était encore dans une poussette, elle devait modifier ses chemins habituels pour pouvoir transiter sur des trottoirs et non sur la route, et que dans certains cas elle ne trouvait pas de solution adaptée. De même, « Cécile » prend soin de choisir un itinéraire qui soit, selon elle, assez sécurisé lorsqu'elle marche avec sa fille. Pour elle comme pour sa fille, elle préfère construire des itinéraires qui ne passent pas par les grands axes, où il n'y a pas beaucoup de circulation automobile. Comme « Aïcha », elle dépose sa fille à l'école à pied, avant de se diriger vers son lieu de travail.

« Je fais ça parce que la rue Jeanne d'Arc elle est quand même très pratiquée par les voitures et là tout de suite dans ces rues-là il y a moins de circulation. Je le fais à partir de là, pas plus haut, parce que plus haut il y a pas de trottoir dans la rue... la rue Saint Patrice... si je prenais cette parallèle il y a pas de trottoir donc quand je marche avec ma fille ça va pas. Dans ces rues c'est plus praticable, les trottoirs ils sont sécurisés, il y a des plots. Et puis du coup j'arrive à l'école et puis une fois que j'ai déposé ma fille je repars pour revenir ici et là je prends tout droit comme ça, je traverse le boulevard des Belges. » Cécile, femme d'âge moyen, Gare, Rouen

« Cécile » est par contre une des rares femmes interrogées qui s'arrête régulièrement dans les espaces publics. Par contre, elle s'y arrête de manière réfléchie, elle a déterminé les bancs qu'elle préfère aux alentours de son travail et s'y rend pour un but précis : déjeuner. C'est intéressant car elle m'explique avoir évalué sur quels bancs il ne paraîtrait pas « bizarre » qu'elle s'installe pour déjeuner, sans vraiment réussir par la suite à me dire dans quelles circonstances il pourrait paraître étrange qu'elle s'assoie sur un banc pour déjeuner.

« Oui, bah le midi quand je travaille, je marche et puis je m'arrête pour manger, il y a des lieux que j'ai un peu repéré où je pouvais m'arrêter, m'installer sur un banc sans que ce soit trop... bizarre, enfin c'est bête mais... donc j'ai mes bancs ! C'est des habitudes. » Cécile, femme d'âge moyen, Gare, Rouen

Pour « Cécile » et « Aïcha », la marche – même pour les trajets domicile-travail – est une activité qui se fait principalement par beau temps, mais pas forcément par temps chaud. La saison a donc une importance liée à la pluviométrie mais pas nécessairement aux températures pour l'utilisation de ce mode de déplacement.

4.1.2. La marche comme support d'une activité de loisir

Certaines des femmes de ce groupe utilisent la marche de deux manières. D'une part, pour leurs trajets du quotidien (travail, école, loisirs, famille etc.) et d'autre part comme support d'autres activités. D'autres femmes de ce groupe utilisent par contre la marche exclusivement comme support d'une activité de loisir car la marche n'est pas leur mode de déplacement quotidien. Ce groupe est constitué de treize enquêtées. La majorité sont des habitantes de Portsmouth et le reste des enquêtées se divisent entre Caen et Rouen. Elles sont plutôt d'âge moyen – sept enquêtées – et jeunes – cinq enquêtées – avec malgré tout une femme âgée. Il s'agit principalement de femmes issues de quartiers de classe « moyenne » – cinq enquêtées – et de classe « populaire » – cinq enquêtées – avec malgré tout trois femmes habitant un quartier de classe « supérieure ».

Pour ces enquêtées, la marche peut être considérée comme un loisir, mais n'est pas un « but » en soit. Ces enquêtées peuvent aller marcher en dehors des lieux dans lesquels elles doivent se rendre quotidiennement (travail, école des enfants, lieux de loisirs, famille etc.), mais elles ont pour cela besoin d'un prétexte, pouvant aller de l'accompagnement d'amis à la promenade du chien en passant par la photographie. Ces femmes se créent un but pour se sentir légitime à aller marcher, à déambuler dans les espaces publics autrement que pour se déplacer d'un lieu à un autre.

« Elisabeth », tout comme « Cécile » et « Aïcha », se déplace beaucoup avec ses enfants. D'ailleurs, les premiers trajets qu'elle évoque et qu'elle dessine sur sa carte mentale sont les trajets vers la garderie de son fils, le parc où elle l'emmène et l'école de son autre fils. Ses trajets domicile-travail sont organisés, comme pour « Cécile » et « Aïcha », de manière à passer d'abord devant la garderie de son fils. Le fait que la garderie soit sur le front de mer rend par ailleurs son trajet agréable car comme « Cécile » elle n'aime pas marcher dans les rues animées, près de routes. Au-delà de ces trajets pratiques, elle se balade afin de sortir son chien. Cependant, elle se cantonne au parc à proximité de chez-elle pour cela, ou bien au niveau du front de mer, relativement proche de son domicile.

« This is Eastney... my son's nursery, the park and then... [dessine], it's really bad [rigole]. My husband's tennis club and my son's nursery are right next to each other, by Canoe Lake, so I go there a lot, by foot. (...) And Milton Park, I go with the dog and the big Tesco is here! This is kind of where I spend most of my time. »
Elisabeth, femme jeune, Milton, Portsmouth

Comme la majorité des femmes interrogées à Portsmouth, le temps qu'il fait n'a pas beaucoup d'impact sur ses sorties. Par contre, elle admet marcher plus, avec son chien et avec ses enfants, en période estivale lorsque les journées sont plus longues. C'est principalement la luminosité qui influe sur ses horaires et distances de marche¹⁰². C'est également le cas pour « Mary » et « Sophie ». Le temps qu'il fait ne les dérange pas tant qu'il ne s'agit pas d'extrêmes climatiques. Par contre, la saison affecte leurs sorties dans le sens où elles sortiront moins, et dans des endroits différents, selon qu'il fasse jour ou nuit. La nuit tombant très tôt en hiver, elle fréquenteront moins les espaces publics à cette saison. « Mary » marche principalement pour promener son chien et même si elle aime beaucoup marcher, les lieux qu'elle fréquentera pour ses marches avec son chien seront donc déterminés par le fait qu'il fasse jour ou nuit.

*« Hum... I enjoy walking any time of the year... if the weather's ok. So, it could be winter and be cold, but that's fine, you can just be wrapped up. If it's a day like today [le temps était très pluvieux] it could be the middle of summer, and we do get days like today in the middle of the summer, then... so it's weather... **the weather's the factor, not the time of year. Except... of course, the later in the year, the darker it is an that does affect what I choose to do.** You know, I might be thinking "I need to get the dog out for the walk... it would be nice if it was... not hot, but if it was light", so I could do something a bit more interesting than to walk down the road. »* Mary, femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth

Par ailleurs, le fait d'avoir un chien représente également un moyen d'émancipation dans les espaces publics pour « Mary » car elle m'explique que l'essentiel de ses trajets se font soit accompagnés de son mari, soit d'un autre membre de sa famille. Elle se rend rarement seule dans les espaces publics, à moins d'être accompagnée de son chien.

Le fait d'avoir un chien revient régulièrement comme une façon de développer sa mobilité piétonne, d'aller marcher en ayant un but. « Rose » notamment a besoin d'avoir un but en tête quand elle sort. Elle aime la nature et notamment le Milton Common, la réserve naturelle qui est près de chez elle. Pourtant, elle ne se verrait pas y aller sans « but ». Promener son chien est une des « excuses » lui permettant d'aller s'y balader.

*« Ok, so... my nature is actually... I like to have **a purpose** and a meaning to everything that I do. So, **I wouldn't being wandering around**, if that makes sense. **I wouldn't just be walking around without any purpose.** I either walk because I need to get to the destination, hum... nature reserve walk, again, it's a **purpose walk for the dogs**, to feed the birds... so again, I probably wouldn't enjoy much of just... aimlessly. »* Rose, femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth

¹⁰² Les stratégies liées à l'imaginaire de la nuit et des espaces publics est développée en chapitre 10.

Pour « Rose », avoir un but lui permet également de prévoir ses itinéraires de manière précise. Selon elle, elle a de gros problèmes d'orientations qui ne lui permettent pas d'aller se balader de manière spontanée, sans « but » précis. De nombreuses femmes interrogées soulèvent la question de l'orientation mais « Rose » et « Louise » sont celles qui l'appuient le plus, qui le présentent presque comme un handicap.

« (...) moi j'suis une grosse flippée, j'me perds très vite, j'ai aucun sens de l'orientation et des fois... même en ville j'ai besoin de ma sœur. Tu vois, j'avais rendez-vous chez un médecin que j'connais pas, j'dis « Olympe faut que tu m'montre où c'est » parce que... parce que bah... j'panique. Et par contre une fois que j'y suis allée bah j'vais toujours prendre le même chemin. Parce que ça m'rassure et que... j'suis pas une aventurière [rigole] j'panique très vite » Louise, femme d'âge moyen, Grâce de Dieu, Caen

« Louise » se déplace majoritairement à pied mais elle a des itinéraires récurrents. Comme « Cécile » ou « Elisabeth » par exemple, elle ne se sent pas à l'aise à proximité des grands axes et préfère les petites routes. Son itinéraire récurrent, elle l'a développé au cours du temps. Elle pratiquait d'abord un autre itinéraire, puis, en déménageant dans un autre immeuble de son quartier elle a pu découvrir un autre itinéraire qu'elle juge plus adapté car plus « tranquille ».

« Donc on passait plus par la Prairie, du fait qu'on habite ici, bah forcément l'itinéraire j'étais tout droit et j'me suis aperçue qu'on pouvait plus couper, être moins exposée euh... être plus tranquille quoi. » Louise, femme d'âge moyen, Grâce de Dieu, Caen

Dans ce contexte, avoir un chien est un vecteur de mobilité important pour « Louise ». C'est pour elle un outil qui lui permet de pratiquer plus régulièrement les espaces publics. Le fait d'avoir un chien peut ainsi être une façon de gagner en confiance pour pratiquer les espaces publics, notamment les espaces naturels.

« (...) moi je... je sors pas euh... enfin j'prends mes chiennes mais il me faut un but. J'aime pas sortir comme ça sans... moi il me faut vraiment un lieu... non je sors pas histoire de sortir, il faut vraiment que j'ai un but. » Louise, femme d'âge moyen, Grâce de Dieu, Caen

Avoir un chien a permis à « Louise » de développer une pratique plus courante de la marche dans son quartier mais, couplé au fait d'avoir un compagnon, cela lui a permis d'envisager des sorties plus éloignées de son quartier, dans des espaces verts qu'elle n'aurait pas découverts sans cela.

« Euh... ouais, à la base notre premier chien, enfin un des premiers chiens que j'ai eu c'était pour ça justement, pour me faire sortir parce que j'étais assez isolée.

Mais euh... oui, du coup oui. Tu vois, comme ce week-end on a été à l'île enchantée pour sortir ma chienne et celle de mon copain, chose que j'aurais pas fait tu vois comme ça, sans les chiens. C'était vraiment dans le but de les faire sortir. » Louise, femme d'âge moyen, Grâce de Dieu, Caen

« Juliette » est la seule femme interrogée avec un ou des chiens qui a un profil totalement différent. Elle apprécie particulièrement de se déplacer à pied, notamment quand elle n'a pas d'horaires fixes ou de rendez-vous à respecter. En effet, comme elle habite en périphérie de Rouen, aller en centre-ville à pied lui prend du temps. Elle a l'habitude et le goût de la marche car elle est propriétaire de trois grands chiens qui ont besoin d'être promenés individuellement, une heure chacun, tous les jours. Comme « Juliette » est déjà contrainte à trois heures de marche quotidienne avec ses chiens, cela ne lui laisse pas vraiment le loisir de se promener seule, à moins qu'elle doive se rendre quelque part. Ses balades sont donc déterminées par les animaux, ce qui lui demande d'avoir des itinéraires réguliers, construits à l'avance. C'est également une contrainte car par exemple, bien qu'elle vive à proximité du Jardin des Plantes de Rouen, elle ne s'y rend jamais car les chiens y sont interdits. Pour « Juliette », le fait d'avoir des chiens est peut-être plus une contrainte qu'un bais d'émancipation dans les espaces publics.

La deuxième activité qui revient souvent pour donner un « but » à la marche est la photographie. La photographie offre une manière de pratiquer la marche différente de celle des propriétaires de chiens car elle ouvre plus le champ à une déambulation libre dans les espaces publics et moins à la construction d'un itinéraire routinier quotidien. J'ai été surprise de constater que quatre des femmes interrogées – deux femmes à Portsmouth et deux femmes à Caen – évoquaient la photographie comme une raison pour aller marcher. Comme pour les propriétaires de chiens, toutes les femmes qui pratiquent la photographie précisent que même si elles apprécient de marcher, cela ne leur viendrait pas à l'idée d'aller marcher, se balader sans autre but, à moins peut-être d'être accompagnée de quelqu'un, le but serait alors de passer du temps avec la personne accompagnante. C'est le cas d'« Olivia ». Tout comme « Ariane » à Portsmouth également, et « Marianne » et « Jeanne » à Rouen, elle trouve un « but » à ses sorties par le biais de la photographie. Pourtant, elle préférera malgré tout être accompagnée d'un·e autre photographe lors de ses sorties.

*« I very rarely just go out for just a walk, unless I've got friends staying with me and then I like to show them around. Hum... I'm just not someone who goes for a walk for no reason. I used to go out to walk and **take photographs**. I used to do when I lived on the Isle of Wight a lot because of the countryside, there is more things that I like photographing but very often I would go with another person, another photographer. Because if you both do the same thing, nobody's there waiting for you. » Olivia, femme d'âge moyen, Southsea, Portsmouth*

Au-delà de la photographie, « Olivia » essaie de mettre à profit ses déplacements domicile-travail en développant des itinéraires circulaires pour apporter une certaine variété à ses trajets quotidiens. Cet usage des espaces publics renvoie à la question du sentiment de légitimité, ou plutôt du manque de légitimité que ressentent certaines femmes vis-à-vis de leur présence dans ceux-ci. Comme ces quatre femmes ne voient pas l'intérêt de se balader sans but, elles prennent leur appareil photo pour aller marcher. Tout comme « Olivia », « Jeanne » aime mettre en place des trajets circulaires même si elle a une mobilité qu'elle décrit comme allant « à l'essentiel ». Sa mobilité est également légèrement influencée par les saisons en ce qui concerne l'ensoleillement. Par exemple, là où elle trouve le square Verdrel, et les parcs en général, menaçants de nuit, ce sont des lieux qu'elle trouve agréable à traverser quand il fait jour. Elle appréciera donc de cheminer – mais pas de s'arrêter – dans le square Verdrel en été le soir, ce qui ne sera pas le cas en hiver. Pour « Jeanne », la photographie a un but double : artistique et scolaire, car elle est étudiante aux Beaux-Arts de Rouen. La photographie lui permet de déambuler dans des quartiers qu'elle n'aurait pas pratiqué – ou peut-être juste traversé – autrement. Cela lui permet de s'attarder dans les espaces urbains.

« Ouais, alors je prends des photos sur mon chemin, pour l'école ça peut servir, surtout que je travaille sur la ville. Le quartier de la Grand Mare est sympa, il y a pas mal de HLM et tout ça et juste au pied des HLM il y a la forêt. Et du coup, ça fait un espèce de mix assez sympa. » Jeanne, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

« Ariane » a un profil un peu différent des autres enquêtées qui pratiquent la photographie. Elle m'explique que sa mobilité piétonne a évolué avec l'âge. « Ariane » me détaille que, plus jeune, elle marchait systématiquement quand elle devait se déplacer mais qu'elle a ensuite arrêté pour prendre des taxis et qu'aujourd'hui elle se déplace principalement à vélo.

« When I was younger I preferred to walk everywhere and then I got a period where... I just got really lazy so I just took cabs everywhere and I realized that was really inefficient and... plus Portsmouth being such a small area, it's so easy to bike everywhere now. So, I recently, like in the last year started cycling everywhere. » Ariane, femme jeune, Southsea, Portsmouth

Cette évolution est intéressante car, même si « Ariane » la justifie par de la paresse de sa part, je pose l'hypothèse que cela a un lien avec l'affirmation de son apparence et les remarques qu'elle a pu subir dans les espaces publics¹⁰³. En effet, « Ariane » a une apparence singulière et m'explique avoir déjà subi à de nombreuses reprises des remarques dans la rue étant plus jeune. Les seuls moments où elle déambule dans la ville sont ceux où elle décide d'aller faire de la photographie.

¹⁰³ Le rapport entre féminités et espaces public est développé en chapitre 10.

« Like say, if I just wanna take pictures, if I just wanna take pictures of something I just wonder around and see if there is anything of interest. Hum... but that would be my goal, to take a picture. » Ariane, femme jeune, Southsea, Portsmouth

Les trois dernières femmes de ce groupe sont un peu à part. Deux d'entre elles – « Elodie » et « Judith » – ne sortent pas sans but précis à moins d'être accompagnées de quelqu'un. Pour « Elodie », les saisons auront par ailleurs une influence pour cette activité car elle sortira marcher seulement en été, s'il fait beau et qu'elle est accompagnée.

« Elodie : Ouais bah l'été et la journée j'sors beaucoup plus que le reste de l'année. Il fait beau, on sort on s'promène. Des fois on marche juste pour marcher.

E : Ça du coup plus l'été.

Elodie : Ouais

E : Et plutôt avec des gens ?

Elodie : Ouais, j'sors pas toute seule » Elodie, femme jeune, Grâce de Dieu, Caen

Pour sortir ou rentrer chez elle, « Elodie » a toujours son itinéraire en tête. Par contre quand elle marche avec quelqu'un – en général un groupe d'amis de l'université – elle ne s'occupera pas du chemin et préférera suivre le mouvement. « Abigaïl » par contre n'a aucun problème à sortir seule, même si comme « Elodie » et « Judith » elle aura toujours un itinéraire en tête, elle est très mobile à pied et connaît très bien la ville de Caen. Les premiers trajets qu'elle évoque sont ses trajets quotidiens, à visée commerciale. Pourtant, « Abigaïl » a l'originalité de se donner des buts parfois simplement de découverte architecturale. Passionnée d'architecture, elle aime découvrir des nouveaux lieux, mais elle ne fera qu'y passer. Elle se donne l'objectif d'un magasin ou d'un lieu et utilise ce but comme prétexte pour la marche.

*« En général quand j'me promène j'ai un but, j'vais d'un endroit à un autre. Et c'est très très rare, mais... j'crois que... non ça m'arrive jamais de m'asseoir et puis de... non, j'déambule. J'suis pas quelqu'un qui... non c'est vrai j'y avais jamais pensé mais... dit comme ça... c'est vrai **que je marche, je marche, je marche. Je vais d'un endroit à un autre. Je me dis tiens, aujourd'hui je vais aller jusqu'à tel ou tel endroit et puis après je reviens. C'est juste dans le but de marcher, c'est vraiment dans le but de marcher, marcher, marcher, faire du kilomètre quoi en quelque sorte. C'est pas pour flâner.** » Abigaïl, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen*

Elle précise que lorsqu'elle décide d'aller à un endroit précis, le but est bien de marcher, et non pas de « flâner ». Elle « déambule ». Ce qui est intéressant ici c'est le choix de mots et de formulation d'« Abigaïl ». La répétition du verbe marcher se rapproche du vocabulaire utilisé par les personnes marginalisées avec lequel le·le·s j'ai pu faire des entretiens lors de mon master

d'initiation à la recherche. Elle est très mobile, par contre elle ne se sent pas assez à l'aise, pas assez légitime peut-être, pour « flâner » voire pour s'arrêter dans les espaces publics. « Abigaïl » connaît bien la ville de Caen mais elle ne fait finalement que la traverser, elle ne s'y arrête pas. Son rapport à la marche n'est pas tout à fait celui d'un loisir à part entière car pour se résoudre à aller marcher, elle doit avoir un but précis, qu'il soit commercial ou autre.

4.2. *La marche comme un loisir à part entière*

Les femmes de ce groupe, au contraire des précédentes, n'ont pas nécessairement besoin d'un « but » précis, d'un prétexte d'objectif pour aller marcher. Plus concrètement, la différence est que les femmes de ce groupe sont finalement plus libres dans les espaces publics lorsqu'elles vont marcher. Elles n'ont en général pas d'itinéraire précis qu'elles suivent à chaque fois mais sont au contraire capable d'improviser. La marche n'est plus qu'un mode de déplacement, cela devient également un loisir, un loisir qui se suffit à lui-même. Huit des femmes interrogées font partie de ce groupe. Cinq d'entre elles habitent à Caen, deux à Rouen et une à Portsmouth. Elles sont d'âges variées – trois femmes jeunes, trois femmes d'âge moyen et deux femmes plus âgées – et proviennent de quartiers diversifiés – deux de quartiers « populaires », trois de quartiers de classe « moyenne » et trois de quartiers de classe « supérieure ». Même si les femmes de ce groupe n'ont pas besoin de but précis pour aller marcher, elles déterminent malgré tout une zone ou un quartier dans lequel déambuler. Si les raisons pour pratiquer la marche peuvent être nombreuses – santé, sport, temps personnel – les enquêtées sont malgré tout unanimes concernant le fait de profiter d'un cadre qu'elles jugent agréable.

Les femmes interrogées qui marchent pour le loisir pourraient alors être divisées en deux types : les femmes qui apprécient de marcher dans un cadre urbain, et celles qui marchent pour le loisir plutôt dans un cadre naturel. « Mariama » marche régulièrement dans le cadre urbain malgré des problèmes de santé et de mobilité. Comme d'autres femmes d'âge moyen ou plus du corpus – « Élise », « Françoise », « Claire » – elle privilégie certains horaires afin d'éviter les moments où la ville est la plus encombrée, où la foule est plus dense. Elle fait donc de longues marches en particulier le matin ou bien avant la tombée de la nuit en fin de journée. Elle peut marcher seule ou avec des proches. D'ailleurs quand elle se rend en Mauritanie pour voir son mari – elle habite une partie de l'année seule à Petit-Quevilly et l'autre avec son mari en Mauritanie –, elle marche aux mêmes horaires, en ville, avec lui.

« Moi personnellement si je marche ce qui me plairait c'est le matin, 7h-8h ou le soir aussi, avant qu'il ne fasse trop nuit, maintenant c'est vers 16h, 17h, mais comme l'hiver arrive et que le soleil se couche très tôt je préfère le matin. Je sais que j'avais une amie qui était là, un été on se promenait jusqu'à Grand-Quevilly. (...) Moi mon problème en ce moment c'est que je suis suivie, je dois faire de la kiné vestibulaire mais sinon j'aime beaucoup marcher. Je sais qu'en Mauritanie je marche beaucoup avec mon mari le soir. Enfin le matin aussi on se promène dans

les rues, quand il y a moins de monde. » Mariama, femme âgée, Petit-Quevilly, Rouen

« Élise » a un profil assez similaire, elle apprécie de marcher plutôt dans la matinée, et de même que « Mariama », elle ne sort pas quand il fait nuit – ce qui induit que ses horaires de sortie sont plus larges en été qu’en hiver. Elle ne travaille plus et n’aime pas être à son domicile, cela lui laisse donc le loisir de beaucoup marcher pendant la journée, quand elle ne fait pas de courses pour son foyer ou d’autres activités. Elle marche dans son quartier seule, dans un cadre périurbain en allant hors des limites de la ville de Caen, mais également dans les quartiers centraux, plutôt avec son mari. Si elle apprécie le cadre urbain c’est notamment parce que, comme « Abigaïl » du groupe précédent, elle s’intéresse à l’architecture et aime découvrir de nouveaux lieux, de nouveaux bâtiments. Elle est également très sociable et profite de ses marches pour engager la discussion avec d’autres passants. C’est par contre la seule femme interrogée qui évoque la possibilité d’engager la discussion avec un ou une inconnue dans la rue, mis-à-part les propriétaires de chiens entre eux à Portsmouth, mais la conversation tournera dans ce cas exclusivement autour des animaux.

« (...) j’aime bien découvrir... je ne rencontre jamais personne, je ne parle jamais [rigole, ironie]. Je me laisse un peu, voilà.... Quand Jean-Luc [son mari] travaille hein j’entends. Après quand on est tous les deux on n’a pas forcément de but, on regarde pas mal à droite à gauche, il y a toujours pas mal à regarder à Caen en fait comme c’est une ville reconstruite. J’adore l’architecture et on découvre des tas de trucs. (...) J’ai toujours le nez en l’air en fait mais pas forcément un but non plus précis, on se balade pour se détendre, ça fait un sas de décompression après le travail pour Jean-Luc. » Élise, femme d’âge moyen, Beaulieu, Caen

« Marie », qui est plus jeune, aime également marcher sans but précis pour découvrir la ville, pour en apprécier l’architecture, quand elle en a l’occasion. Elle pratique d’ailleurs également cette activité de découverte à vélo. « Daphné » par contre a un profil très différent. Elle ne marche pas au quotidien pour se rendre au travail – bien qu’il se trouve relativement proche de son domicile – et considère la marche exclusivement comme une activité de loisir, et pas comme un moyen de transport. Elle pratiquera la marche plutôt le dimanche dans la ville de Rouen et sur les quais de Seine mais elle n’a pas d’itinéraire précis. On peut d’ailleurs se demander si « Daphné » ne m’a pas fait part de cette activité plus pour justifier le fait qu’elle ne se rend pas à pied à son travail malgré la proximité, que parce qu’elle pratique réellement la marche comme une activité de loisir régulière.

Les femmes interrogées qui préfèrent se trouver dans un cadre « naturel » pour pratiquer la marche « loisir », font toutes la différence entre la marche en cadre urbain et la marche en cadre « naturel ». Pour elles, marcher en ville renvoie à quelque chose de pratique – qui peut malgré tout être agréable – et pour lequel elles ont un but.

« Alors, quand j'suis en ville oui, j'ai toujours un but. Si j'marche en ville j'ai un but. Après je vais marcher ailleurs. Quand j'vais marcher parce que j'ai envie de marcher pour... voilà parce que ça m'fait du bien, non, j'ai pas forcément de but à c'moment-là. Enfin je vais me fixer à un endroit quand même, j'vais à la mer ou... mais j'ai pas de but précis » Claire, femme âgée, Beaulieu

Un autre point commun dans leur vision d'un cadre « naturel » idéal pour la marche en tant que loisir est l'importance de l'eau. « Claire » et « Françoise » évoquent le bord de mer comme cadre idéal pour une marche sans « but » précis. C'est une sortie qu'elles font toutes deux régulièrement. « Angela » aime également se promener sur le front de mer – incontournable à Portsmouth – mais m'indique aussi se promener dans le quartier de Baffins, plus proche de son domicile, et connu pour son étendue d'herbe et sa grande mare. « Lilith » quant à elle, prend particulièrement plaisir à marcher dans les zones des voies vertes caennaises, le long de l'Orne et de l'Odon.

« Et du coup souvent j'allais marcher vers le petit-Odon etc., là j'avais pas forcément de but, je prenais juste du plaisir à marcher dans le coin. Je le fais peut-être plus facilement en printemps-été parce qu'il fait beau, tu as plus envie d'être dehors. Mais je le fais à toute saison quand même. » Lilith, femme jeune, Haie Vigné, Caen

Encore une fois les saisons semblent avoir une influence, mais une influence modérée sur la pratique de la marche pour les enquêtées. Elles admettent préférer sortir marcher pour le loisir quand les températures augmentent et les journées se rallongent, mais affirment sortir malgré tout pendant la période hivernale. En effet, même quand elles sortent dans la ville pour leur trajets quotidiens, les femmes de ce groupe apprécient ce mode de déplacement. « Lilith », « Claire » et « Angela » précisent d'ailleurs que la forme de leur ville, – notamment la « petite » taille de la ville de Caen et le caractère plat de la ville de Portsmouth – rend la marche, en tant que moyen de déplacement quotidien, particulièrement attractive.

« Hum... I think... I've always enjoyed walking. Portsmouth is a city that lends itself to walking everywhere. It's a really good city to be on foot, it's flat. It's easy to navigate. (...) I spend my day job is pretty much talking to people so I enjoy actually having a bit of respite, listening to my earphones for 20 minutes, even if it's raining and it's busy. » Angela, femme jeune, Fratton, Portsmouth

Les femmes qui apprécient ou se sentent capables de marcher pour le loisir, sans but précis, que ce soit plutôt dans un cadre naturel ou plutôt dans un cadre urbain ont globalement un rapport plus libre vis-à-vis de leurs déplacements dans les espaces publics. En effet, pour la plupart, elles n'ont pas ou moins de problème à modifier leur itinéraire au quotidien et sont plus enclines à s'arrêter dans les espaces publics, ou du moins à ralentir le pas, seule ou accompagnée.

Marcher n'est cependant pas une possibilité pour toutes les femmes enquêtées. Notamment pour une partie des femmes âgées enquêtées, marcher est devenu, avec l'âge, une contrainte. Cependant, selon les moyens à leur disposition, les enquêtées peuvent ou non se permettre d'aller au-delà de leurs problèmes physiques pour continuer à avoir une mobilité piétonne. « Agatha » par exemple aime beaucoup marcher mais ses problèmes de santé l'empêchent d'être mobile très longtemps. Les bancs ont d'ailleurs une grande importance dans ses trajets de marche pour le loisir car elle m'explique qu'elle doit s'asseoir une dizaine de minutes à chaque fois qu'elle marche vingt minutes. Une autre conséquence de sa condition est qu'elle sort marcher uniquement dans son quartier, de peur d'avoir un problème. « Corinne » est dans un cas de figure similaire. Elle marche encore, mais l'avancée en âge et l'apparition de problèmes de santé rendent la marche plus difficile. De plus elle habitait, avant de déménager à la Grâce de Dieu, dans le quartier de l'abbaye aux Dames et elle ressent que la proximité avec les marchés, les parcs et la voie verte l'incitait plus à sortir marcher pour le loisir. « Lyssa » quant à elle, est immobile ou presque. Elle semble dépassée par ses problèmes de santé et sa condition sociale et m'explique qu'avec les années elle s'est complètement refermée sur son logement, même si elle pratique toujours le centre socio-culturel de la Grâce de Dieu. À la différence d'« Agatha » et de « Corinne », elle ne semble par contre jamais avoir considéré la marche comme un loisir.

Finalement, la différence la plus marquante entre « Agatha » et « Lyssa », qui ont toutes les deux d'importants problèmes de santé réduisant largement leur capacité de mobilité, est la différence de classe sociale. « Agatha » vit à Southsea en semi-autonomie dans un appartement aménagé par son fils au rez-de-chaussée de sa maison. Elle possède ce qu'elle appelle un « buggy », ce qui correspond à un scooter électrique pour personne à mobilité réduite, qui lui permet d'être relativement autonome dans ses déplacements, même si elle est confrontée à des problèmes similaires que ceux qu'exposent notamment « Aïcha », « Françoise » et « Cécile » par rapport aux poussettes. En effet, son scooter ne lui permet pas de franchir les trottoirs et elle doit donc se construire des itinéraires qui passent par des lieux plats. Cela l'oblige à planifier ses déplacements à l'avance.

« So... I've got to make sure before I go out that I've planned my route so that the pavements are.... To go down and up again on the other side. Yes so... Yes that's... that's my one worry. » Agatha, femme âgée, Southsea, Portsmouth

Cependant, « Agatha » a une culture de la mobilité importante – elle a passé un an en Chine plus jeune, avant de se marier, et m'explique que quelques mois avant l'entretien elle est allée rendre visite à son fils en Australie – et son handicap ne l'empêche pas d'expérimenter de nouveaux itinéraires à l'occasion. « Lyssa » par contre a toujours vécu en région caennaise, toujours dans des quartiers populaires. Elle vit en HLM et a un revenu servant seulement à sa subsistance. Bien qu'elle ait sept enfants, elle semble n'être en contact qu'avec une de ses filles.

« Lyssa » a un capital de mobilité très faible que sa condition sociale de lui permet pas d'améliorer. « Corinne » quant à elle est plus dans un entre-deux. Elle est plus jeune, ses problèmes de santé sont moins importants que ceux de « Lyssa » et « Agatha » et bien qu'elle vive à la Grâce de Dieu en HLM, comme « Lyssa », ses revenus et son capital culturel et social sont plus importants.

Conclusion du chapitre 8

Au-delà du détail de la mobilité des femmes interrogées, vecteur de mobilité par vecteur de mobilité, certains éléments plus généraux sont à retenir. Les deux schémas ci-dessous (figures 32 et 33) permettent de dresser un bilan de la mobilité des femmes interrogées, en mettant en perspective d'un côté les mobilités motorisées – véhicule personnel et transports en commun – et de l'autre côté les mobilités douces – piétonne et cyclable. Les femmes interrogées ont été placées sur chaque axe selon leur niveau de mobilité en fonction du vecteur considéré. Deux autres points ont été mis en avant sur ces schémas : la classe sociale majoritaire du quartier d'habitation¹⁰⁴ et la classe d'âge.

Tout d'abord si l'on compare les deux schémas dans leur globalité, on peut noter que la répartition des enquêtées sur le schéma des mobilités motorisées est beaucoup plus dispersée, plus hétérogène que sur le schéma des mobilités douces. En effet, tous les côtés, et donc toutes les combinaisons de mobilités motorisées, sont représentées là où la zone croisant une mobilité piétonne plutôt importante et une mobilité cyclable plutôt faible est la plus importante en termes de concentration d'enquêtées dans le schéma des mobilités douces. Ainsi, il est également plus facile de constater des rapprochements par âge et par type de quartier d'habitation sur le schéma des mobilités motorisées. Sur le schéma des mobilités motorisées, on peut remarquer un groupe de femmes jeunes, issues de quartiers plutôt aisés ou de classe moyenne¹⁰⁵ qui ont une faible mobilité motorisée en général. Ce groupe d'habitantes n'utilisent pas ou peu ce type de transports, non pas parce qu'elles n'en ont pas les moyens, mais plutôt dans l'optique d'une meilleure qualité de vie. En effet en observant le schéma des mobilités douces, on constate que ce groupe de femmes a en revanche une mobilité cyclable et/ou piétonne importante voire très importante. C'est donc un groupe de femmes très mobile à ne pas confondre par exemple avec « Louise » et « Lyssa » qui se trouvent dans le quart inférieur gauche des deux schémas et ont donc une mobilité qui est faible à tous les niveaux. Du point de vue de la comparaison des trois villes, il est cependant notable que ce groupe de femmes jeunes, plutôt aisées et très mobiles

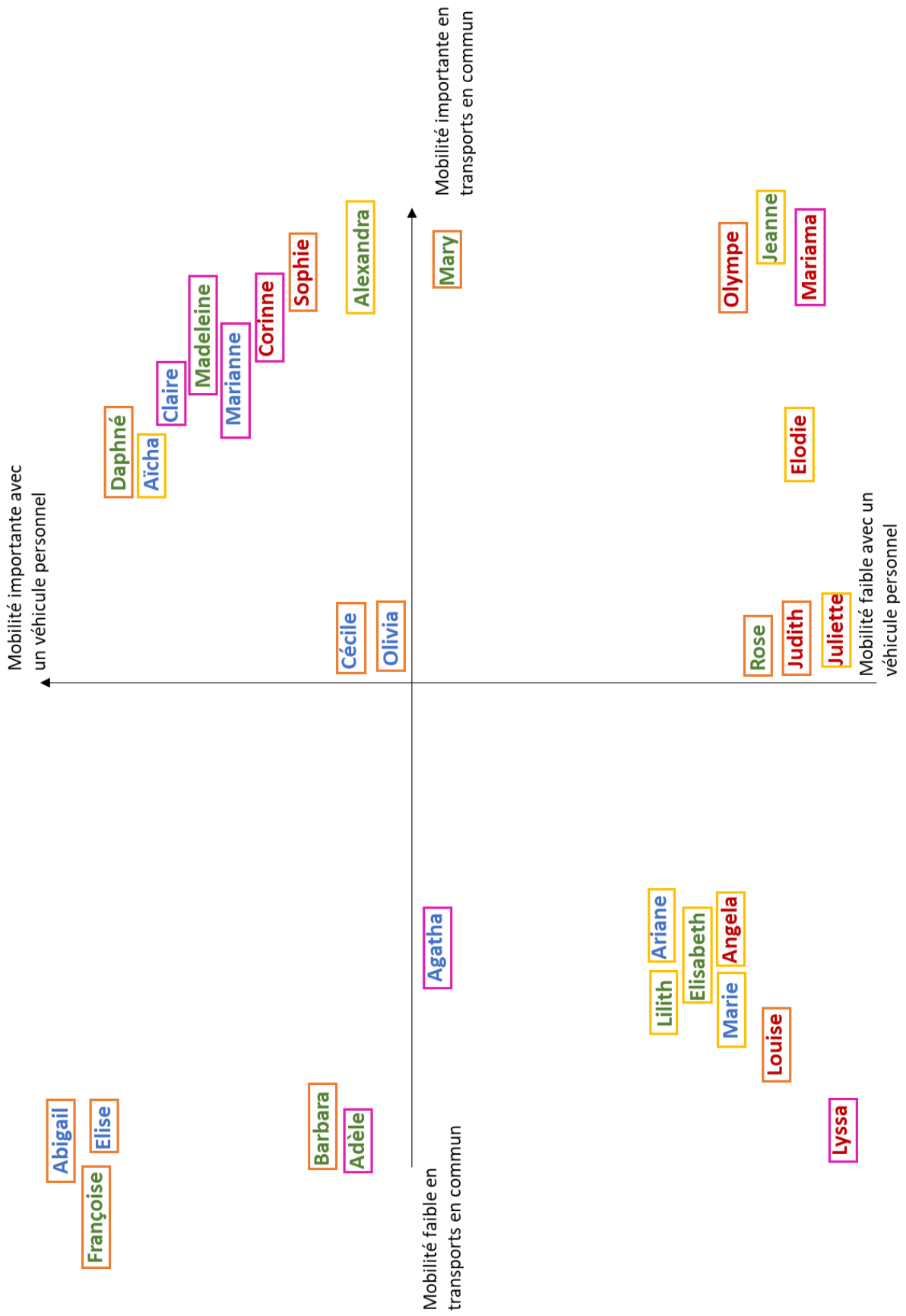
¹⁰⁴ Attention, la classe sociale majoritaire du quartier d'habitation n'est pas systématiquement représentative de la classe sociale de la femme interrogée, il s'agit d'un indicateur social à mettre en relief notamment avec le tableau 7 en début de ce chapitre qui précise les revenus de chacune des enquêtées.

¹⁰⁵ « Angela », qui fait partie de ce groupe, habite bien un quartier plutôt « populaire » de Portsmouth mais si on se réfère au tableau 7 on peut constater qu'elle a une situation financière et professionnelle qui la rapprocherait plutôt de la classe moyenne, voire de la classe moyenne supérieure.

uniquement par le vecteur des mobilités douces est uniquement représenté à Caen et Portsmouth mais pas à Rouen. Cela pourrait s'expliquer notamment par le fait que les mobilités décrites par les rouennaises les plus mobiles sont à l'échelle de la métropole et non pas uniquement de la ville comme à Caen ou Portsmouth.

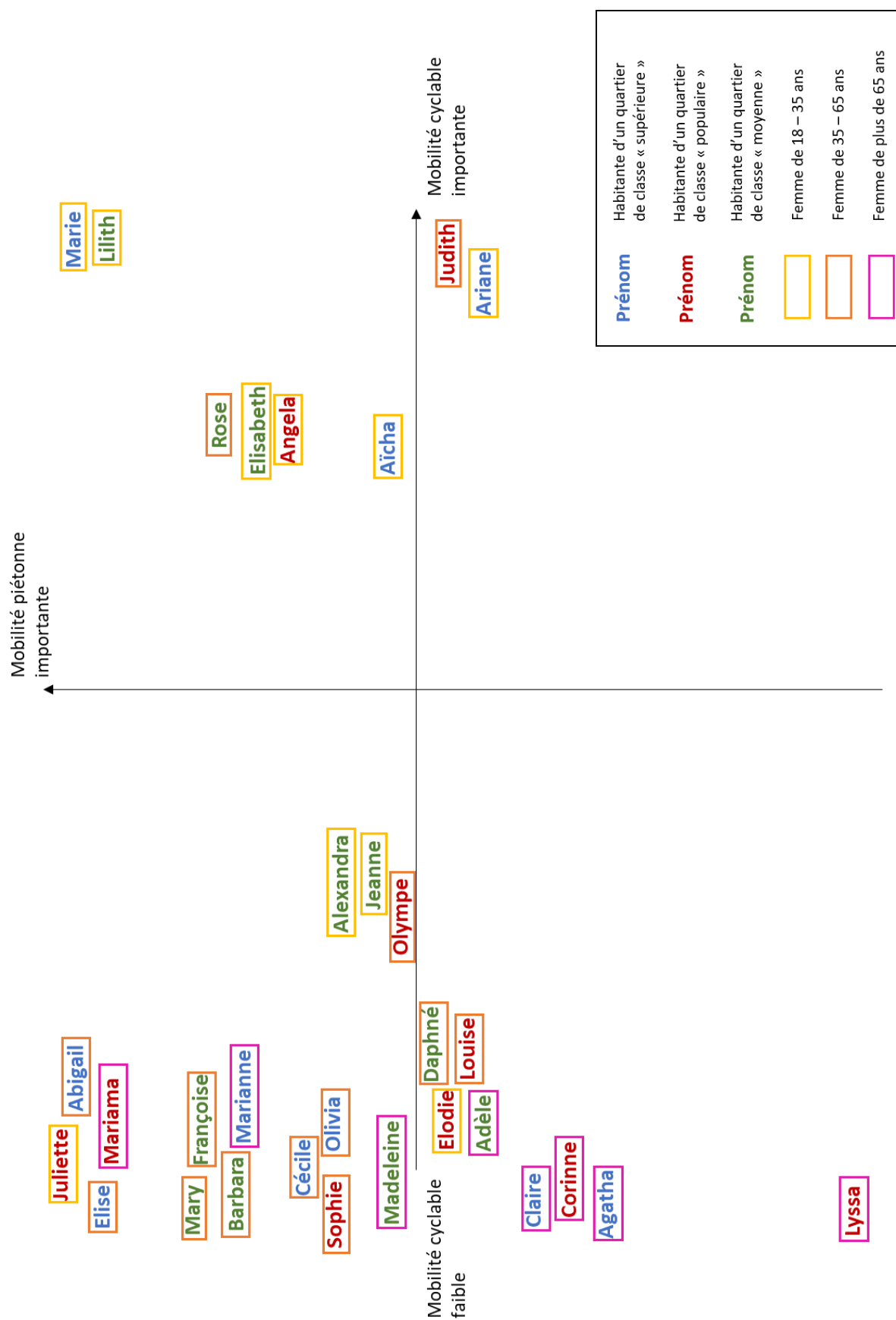
En analysant le schéma des mobilités motorisées, on constate également que seule une des femmes qui habite un quartier de classe « populaire » utilise un véhicule personnel. En revanche, la plupart de ces enquêtées utilisent de manière significative les transports en commun. En comparant ces résultats avec ceux des mobilités douces on observe que, mis à part « Angela », une seule de ces femmes utilise le vélo de manière significative et seulement deux d'entre elles ont une mobilité piétonne importante. Quel que soit leurs âges, les femmes issues de quartiers « populaires » sont donc plutôt moins mobiles que les habitantes des autres quartiers et moins nombreuses à avoir une mobilité multimodale. Les éléments explicatifs peuvent être l'éloignement de leur quartier par rapport au centre, un manque de moyens financiers pour investir certains modes de transports comme le véhicule personnel mais également un faible capital social de mobilité. Au contraire, le groupe de femmes d'âge moyen à âgées qui habitent des quartiers plus socialement favorisés et qui utilisent beaucoup leur véhicule personnel, mais peu ou pas les transports en commun, sont des femmes qui marchent beaucoup pour le loisir dans la ville ou dans des espaces naturels. Les mobilités cyclables sont, quant à elles, les moins représentées dans l'échantillon mais la ville de Portsmouth est celle qui concentre le plus d'enquêtées qui utilisent ce vecteur de mobilité. Par ailleurs, aucune femme de plus de 65 ans de l'échantillon utilise un vélo.

Figure 34 : Schéma récapitulatif des mobilités motorisées



Réalisation : E.L.B., 2022

Figure 35 : Schéma récapitulatif des mobilités « douces »



Chapitre 9

Confort et inconfort dans les espaces publics

Évènement marquant : Elodie

« Elodie : Et bah... ouais euh... ben... y'a pas si longtemps que ça en plus, genre euh... bah j'attendais quelqu'un devant la boulangerie Paul là, j'sais pas si tu vois, dans l'centre et... là j'vois qu'y'a **un mec qui commence à m'observer et tout** et... et euh... j'passe dans la petite rue à côté, la rue perpendiculaire, et j'vois **il commence à m'suivre et euh... il me... il me bloque le passage et il me dit... qu'est-ce qu'il me dit ? Il me dit genre « vient on baise » tu vois et voilà.**

E : Et du coup t'as réagi comment ?

Elodie : Bah j'me suis barrée dans l'autre sens direct.

E : Il t'as pas suivi plus que ça ?

Elodie : Non. **Et de jour en plus !** »

Elodie, femme jeune, Grâce de Dieu, Caen

Introduction du chapitre 9

Ce neuvième chapitre se place dans la continuation du précédent. Nous prolongerons l'analyse du point de vue des femmes à propos de leurs espaces publics quotidiens, mais en nous attachant particulièrement à la dualité entre rejet et attachement à un lieu, entre confort et inconfort. Le but de ce chapitre est de donner une vision d'ensemble du vécu des enquêtées dans chacune des villes d'étude et de faire un tour d'horizon des causes pouvant amener les femmes à pratiquer un lieu ou non. Après avoir abordé les représentations des enquêtées des entretiens par l'entrée de leur mobilité dans le chapitre précédent, nous allons aborder les représentations des enquêtées des trois cartes participatives par l'échelle du lieu. Il s'agit avant tout de comprendre les facteurs qui peuvent influencer l'attachement ou au contraire le rejet d'un lieu, d'un quartier, ou plutôt même d'un type d'espace donné, et leur relation avec le genre.

Pour ce chapitre en particulier, la notion de confort est primordiale. Même s'il a été demandé aux enquêtées d'identifier les espaces publics qu'elles trouvaient « négatifs » ou

« positifs », « désagréables » ou « agréables » de jour ou de nuit, la finalité était de comprendre s'il existait des sources de confort dans les espaces publics et si celles-ci étaient récurrentes, du moins pour une partie ou une autre de la population des femmes enquêtées. En effet, ce qui m'intéresse dans cette thèse c'est d'aller au-delà du « sentiment de sécurité/insécurité » souvent invoqué par les pouvoirs publics et les aménageurs et d'essayer – avant d'aller plus en détail dans le chapitre suivant – de comprendre de manière globale ce qui permet de construire le confort des femmes dans les espaces publics, et quels sont les éléments créant de l'inconfort. Si je préfère écarter la question épineuse de la sécurité dans les espaces publics, c'est parce que finalement celle-ci paraît incomplète. La sécurité est un élément qui peut participer à la construction d'un sentiment de confort mais qui n'est pas suffisant. On peut très bien imaginer se sentir inconfortable dans un lieu concentrant des aménagements « sécuritaires » comme des caméras de surveillance, des blocs anti-attentats ou des affichages contre le harcèlement de rue.

1. Représenter le rapport entre confort et inconfort

Par la démarche de la carte participative, j'ai cherché avant tout à permettre aux femmes interrogées de confronter leurs représentations et leur vécu des espaces publics de leurs villes respectives avec les représentations et le vécu des autres répondantes. Représenter le rapport entre confort et inconfort dans les espaces publics n'est pas une chose aisée. Une fois tous les commentaires des questionnaires reportés sur la carte participative selon les lieux désignés par les enquêtées, j'ai dans un premier temps exportés ces commentaires, ces impressions sur un SIG. Les trois cartes suivantes permettent d'avoir un aperçu des données brutes, c'est-à-dire de chaque commentaire spatialisé. Les données brutes sont difficiles à analyser de manière approfondie mais elles permettent néanmoins d'en tirer quelques enseignements.

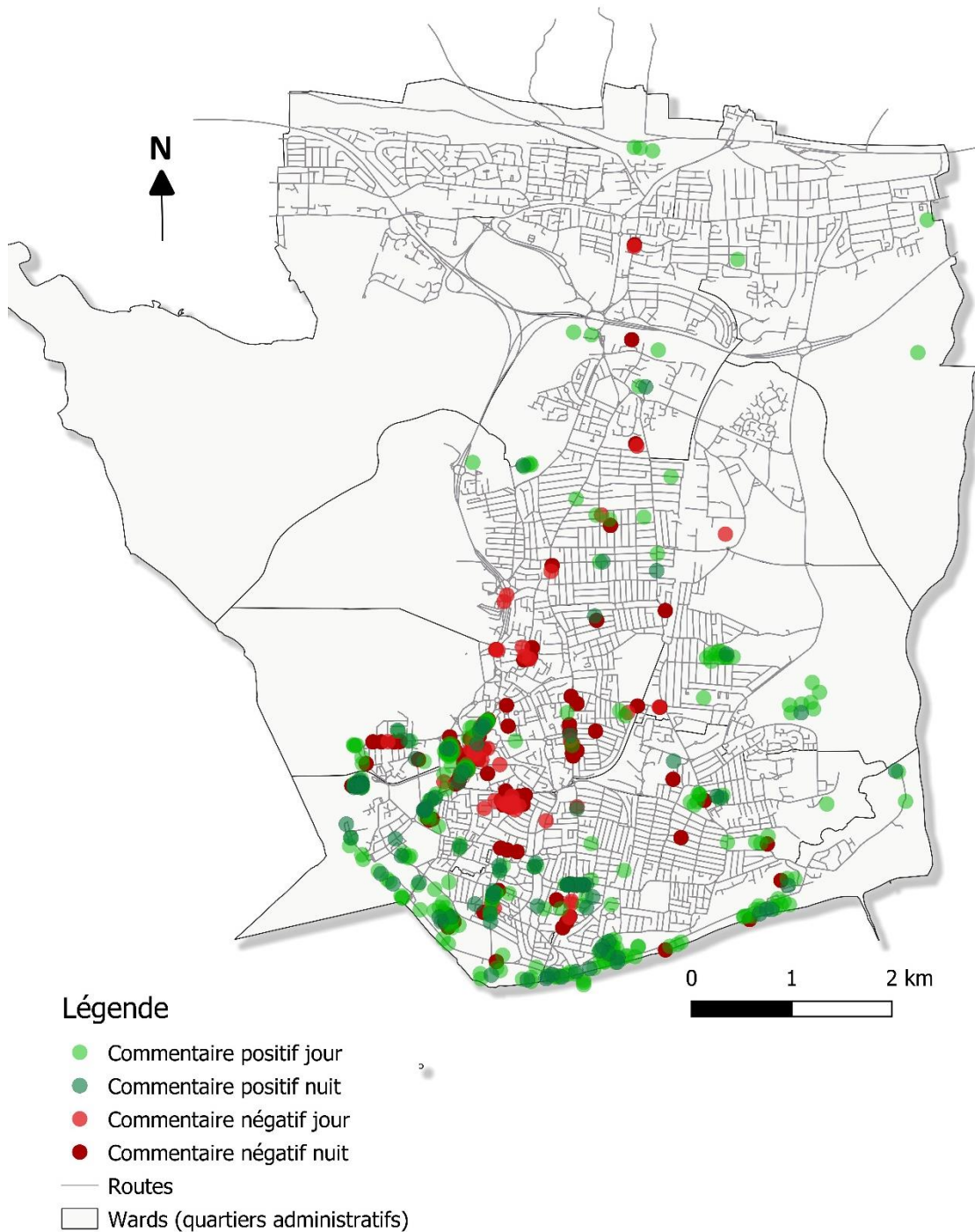
À Portsmouth, les points sont concentrés au sud de la ville notamment au niveau des deux centralités principales :

- Le « town center », c'est-à-dire le centre officiel de la ville, avec la gare, la rue commerçante principale, la mairie et l'université.
- Le quartier de Southsea à l'extrême sud sud, qui concentre les restaurants, les bars, les commerces alternatifs, mais qui englobe également le front de mer.

D'un premier coup d'œil, on peut constater que les avis des enquêtées de Portsmouth sont relativement tranchés. Le front de mer est plébiscité quasiment par l'ensemble des répondantes qui l'évoquent. Les deux rues commerçantes de Southsea, qui correspondent aux deux agglomérats de points un peu en retrait du front de mer, semblent être représentées assez positivement, même si les avis sont plus mitigés que pour le front de mer. À l'ouest, le centre-ville de Portsmouth semble être globalement moins apprécié par les répondantes que Southsea, même s'il s'agit encore une fois d'avis partagés. Quelques autres espaces se détachent comme le quartier de Sommers Town, le seul quartier – avec Buckland plus au nord, mais de manière

moindre – évoqué uniquement de manière négative, de jour comme de nuit, par les enquêtées de Portsmouth, ou encore le quartier de Fratton qui semble être évoqué le plus souvent de manière négative et de nuit. À l'est, le quartier de Milton se détache de manière largement positive que ce soit au niveau du centre du quartier, ou bien de son grand espace naturel, le Milton Common. Ce sont par contre des lieux qui sont en majorité commentés en journée, ce qui fait sens d'une part car le quartier de Milton est un lieu où vivent beaucoup de familles de classe moyenne à supérieure, la vie nocturne n'y est pas très développée ; et d'autre part car le Milton Common est une réserve naturelle, elle n'est pas ou peu éclairée afin de laisser de la place aux animaux qui y vivent. Ce n'est pas un lieu qui est pensé et aménagé pour être pratiqué la nuit.

Carte 9 : Carte participative de Portsmouth, données brutes

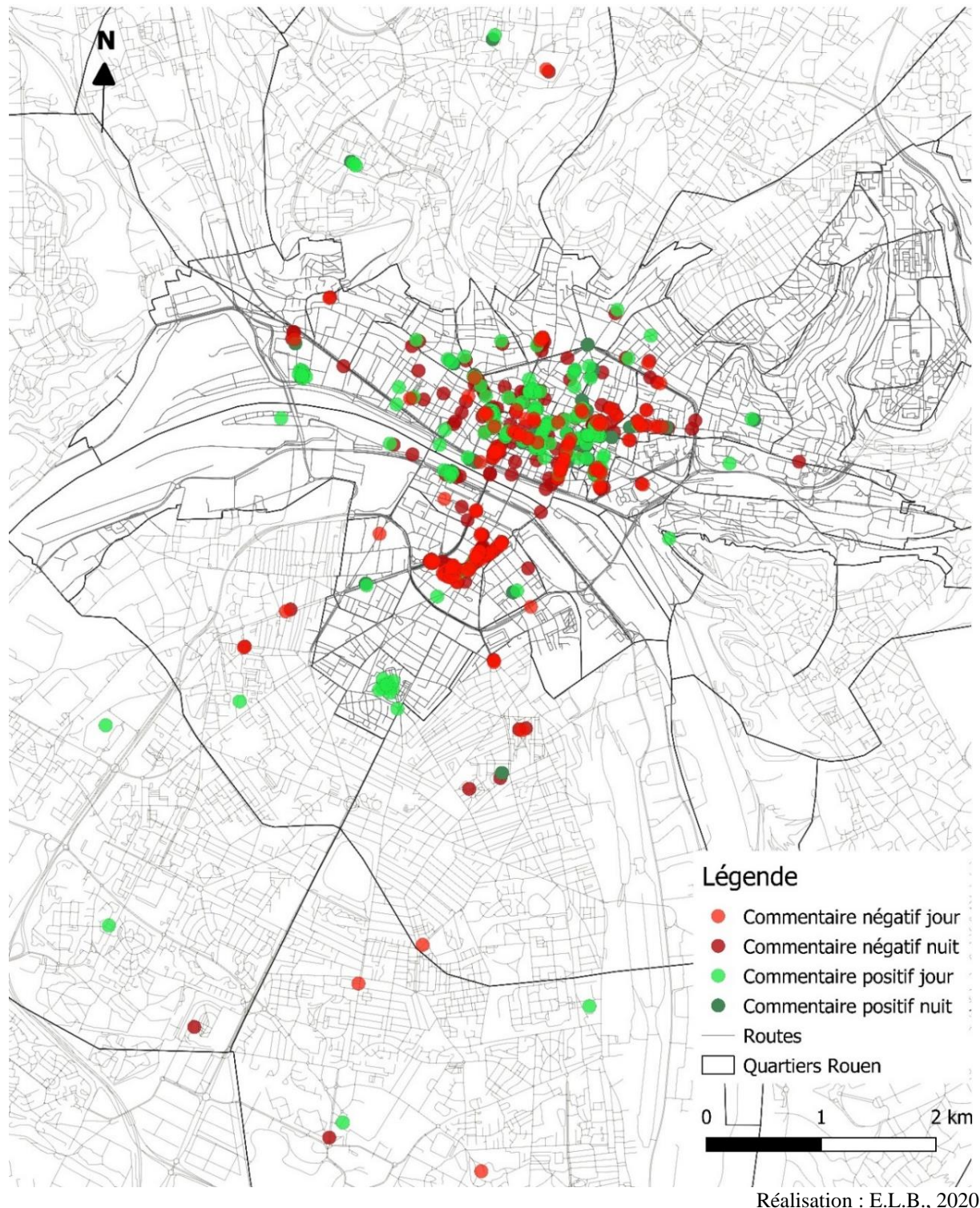


Réalisation : E.L.B., 2020

À Rouen et dans les villes alentours, les avis des enquêtées semblent beaucoup moins clairs au premier regard. Les données brutes sont moins facilement exploitables que dans le cas de la ville de Portsmouth. Quelques éléments sont néanmoins décelables. Le plus évident est au sud, au niveau du cœur du quartier Saint-Sever. Le quartier Saint-Sever – ou du moins la rue Saint-Sever et la rue Lafayette – semble être quasiment exclusivement évoqué de manière négative par les enquêtées. Il en est de même Rive Droite au niveau de la rue de la République

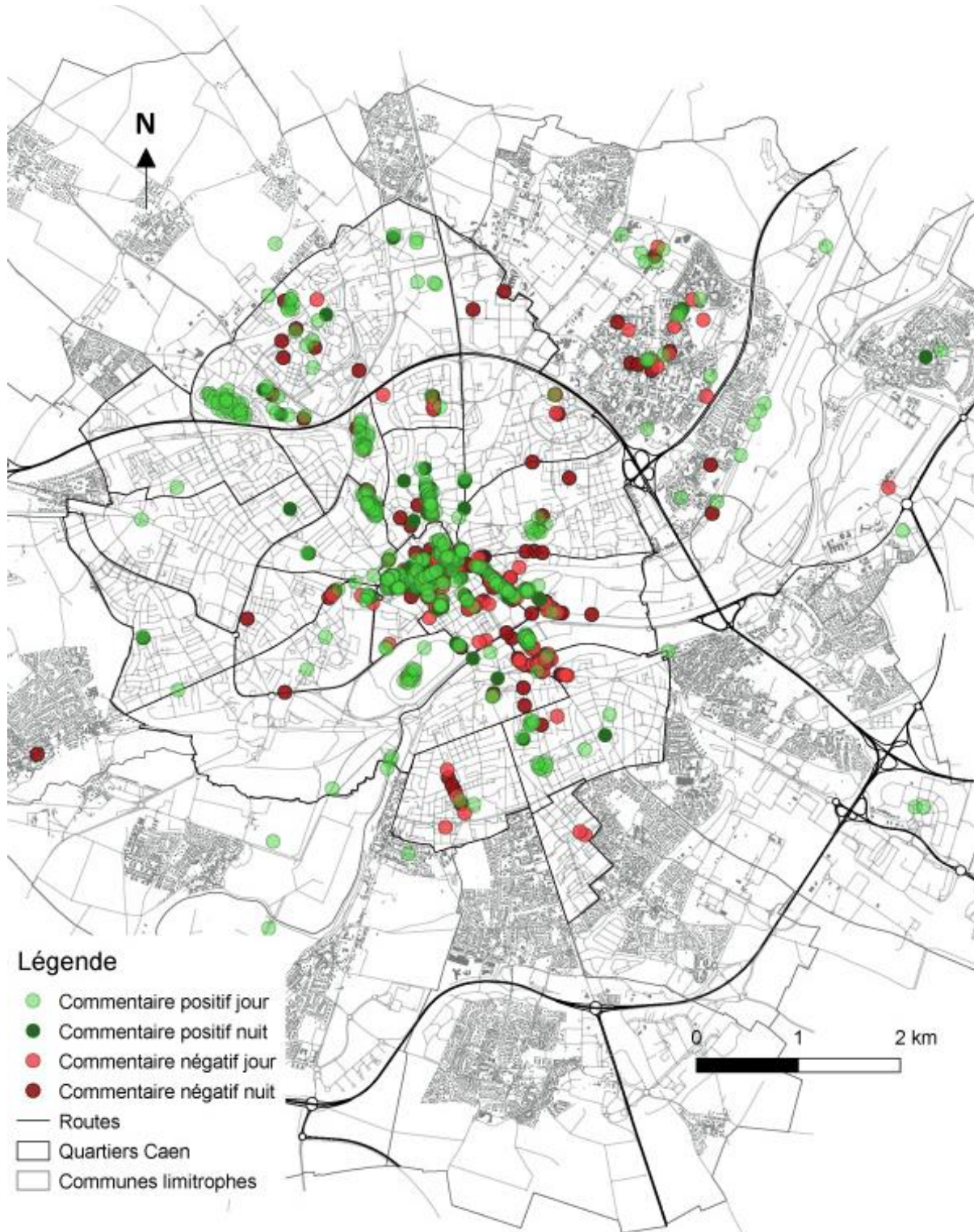
et du quartier de la Croix de Pierre à l'est de la ville. La spécificité de Rouen par rapport aux deux autres villes étudiées est que les zones où les commentaires positifs semblent clairement l'emporter sont particulièrement difficiles à déceler, mis à part le jardin des plantes de Rouen au sud de la ville mais uniquement de jour, en cohérence avec les horaires d'ouverture de ce lieu public.

Carte 10 : Carte participative de Rouen, données brutes



À Caen, un problème similaire se pose. En effet, la majorité des points sont concentrés dans le centre-ville et il est donc difficile d'analyser les tendances des données brutes de la carte participative de Caen, en tout cas en centre-ville. Néanmoins, comme pour Rouen, quelques tendances peuvent se dégager. La gare de Caen, la presqu'île au niveau du cours Caffarelli et le quartier de la Grace de Dieu se détachent comme les lieux – hors de l'hypercentre – perçus le plus négativement par les enquêtées. Les grands espaces verts – le Jardin des Plantes, la Colline aux Oiseaux, la Vallée des Jardins, la Prairie – et le Campus 1 de l'université se détachent quant à eux comme les lieux évalués le plus positivement par les enquêtées. Comme pour Rouen et Portsmouth, les espaces verts évalués quasiment uniquement positivement le sont uniquement de jour, en cohérence avec les horaires d'ouverture, mais également avec l'éclairage de certain de ces lieux, réduits voire inexistant la nuit, permettant ainsi de préserver la faune.

Carte 11 : Carte participative de Caen, données brutes



Réalisation : E.L.B., 2020

Une tendance se dessine donc dans les trois villes à la lecture spatiale des données brutes : celle de l'association des espaces verts ou naturels à un ressenti positif, et plutôt à un ressenti positif de jour en ce qui concerne les espaces verts. La spécificité de Portsmouth tient à la présence du front de mer. C'est un espace naturel, et non uniquement un espace vert, il est associé à un ressenti positif de jour comme de nuit. Cela pourrait s'expliquer en partie par le fait que la promenade du front de mer est aménagée et éclairée de manière comparable à une rue plus qu'à un espace vert. C'est en tout cas un lieu qui est pensé pour accueillir des passant·e·s jour et nuit.

« *The area is always well lit up and open so even if you're walking alone, you feel safe, even though there maybe few people around*¹⁰⁶. » *Professional* de 48 ans habitant le quartier de Southsea, à propos du front de mer.

La représentation des données brutes spatialisées permet donc d'avoir un aperçu général des données par ville. Cela nous permet de constater que dans les trois villes d'études, il y a une concentration particulièrement forte de commentaires dans les centres-villes, ou du moins dans les centralités car à Portsmouth comme à Rouen il y a finalement deux centralités. À Portsmouth le centre-ville est perçu de manière plutôt mitigée et la seconde centralité – Southsea – de manière plus positive, et à Rouen le centre-ville Rive Droite semble être perçu de manière plutôt positive et la seconde centralité – Saint-Sever – de manière plutôt négative. Cette projection des commentaires nous permet donc également de mettre en lumière quels lieux, ou du moins quels quartiers des villes d'études, sont les mieux identifiés par les enquêtées, qu'ils soient perçus négativement ou positivement.

Pour affiner la vision d'ensemble et aller au-delà d'une approche binaire positif/négatif et jour/nuit des résultats des cartes participatives, j'ai créé un carroyage sur chacune des villes d'étude, d'une taille adaptée à l'échelle de chacune des villes. J'ai donc pu rassembler les commentaires par unité de carroyage et aller au-delà d'une vision individuelle de mes résultats.

Dans un premier temps, j'ai mis la typologie de classification des commentaires de côté pour me concentrer de nouveau sur le rapport positif/négatif et le rapport jour/nuit, cette fois-ci pour en obtenir une vision lissée et donc plus lisible, par ville. Cela m'a permis d'identifier plus finement quels espaces et quels quartiers étaient identifiés plutôt négativement, plutôt positivement, ou encore de manière plus mitigée. Il est néanmoins intéressant de mettre en miroir ces cartes avec les données brutes pour comprendre la concentration des commentaires. La typologie des commentaires servira par la suite à comprendre plus précisément pourquoi ces lieux sont perçus de cette façon et quels éléments de la typologie sont les plus discriminants.

¹⁰⁶ Tous les commentaires des cartes participatives ont été retranscrits tels qu'ils ont été déposés, l'orthographe n'a pas été modifiée pour en conserver le caractère authentique (Beaud Stéphane 2010). Certains de ces commentaires sont donc incorrects du point de vue de l'orthographe, de la syntaxe ou de la grammaire.

Les classes formées pour l'analyse des cartes participatives en fonction du choix des participantes d'exprimer un commentaire « positif » ou « négatif » ont donc été formées en fonction de deux éléments. Tout d'abord, le pourcentage de commentaires exprimés par carré de 250m² pour Portsmouth, 150m² pour Caen et Rouen¹⁰⁷ puis le nombre de commentaire exprimé par carré. En effet, il paraît important de distinguer un carré comportant un seul commentaire, positif par exemple, et un comportant 10 commentaires, tous positifs également. La typologie s'organise ainsi en 7 classes dont 3 classes centrales. La typologie présentée dans le tableau ci-dessous évoque donc le rapport, sur un carré, entre pourcentage de commentaires positifs et pourcentage de commentaires négatifs.

Tableau 9 : Typologie du carroyage des cartes participatives, commentaires exprimés en pourcentage

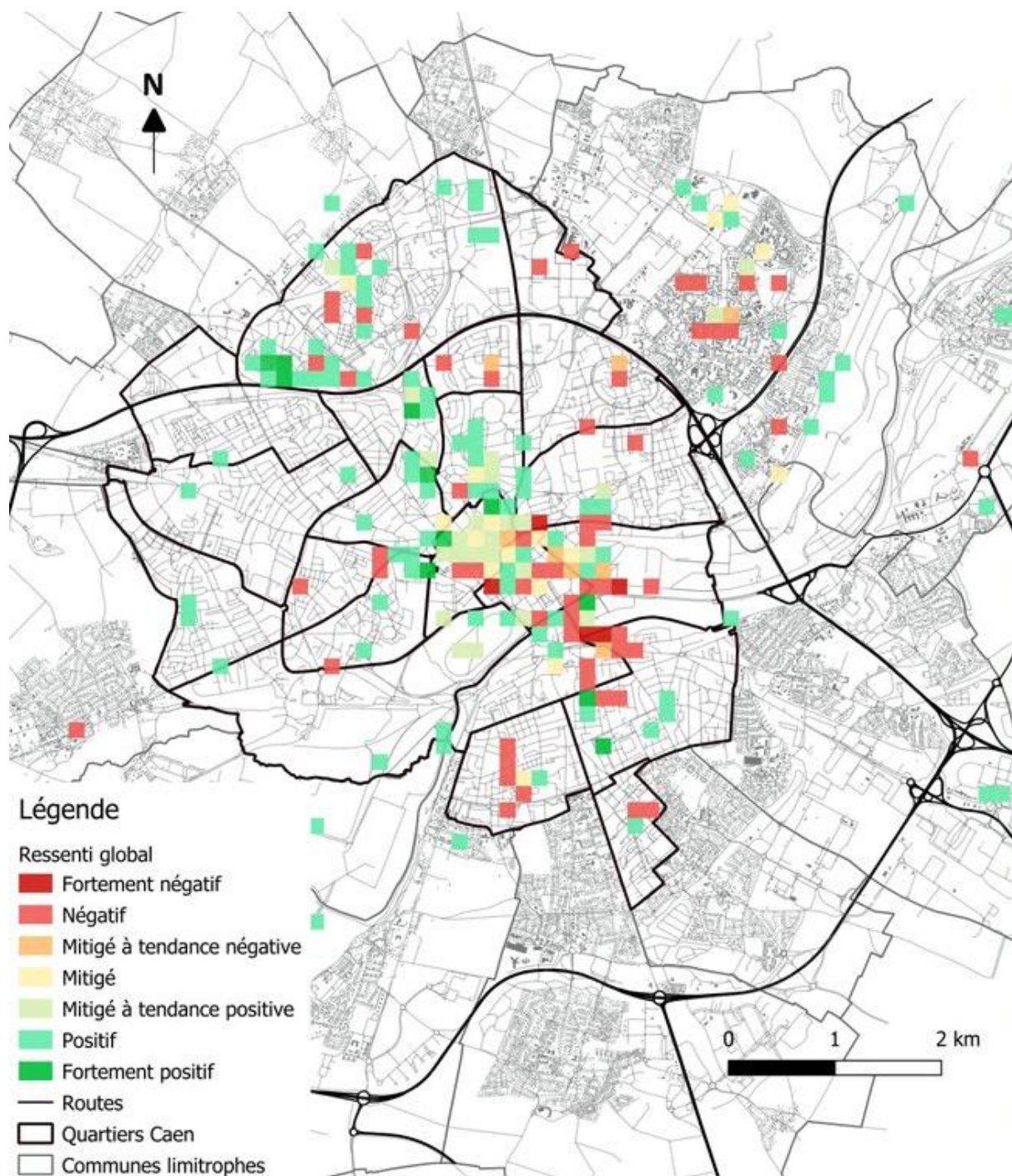
| Typologie | Classes |
|--|--|
| Espace représenté fortement positivement | De : 86% ¹⁰⁸ ; 14% à 100% ; 0% et plus de 5 commentaires exprimés |
| Espace représenté fortement négativement | De : 14% ; 86% à 0% ; 100% et plus de 5 commentaires exprimés |
| Espace représenté positivement | De : 86% ; 14% à 100% ; 0% et moins de 5 commentaires exprimés |
| Espace représenté négativement | De : 14% ; 86% à 0% ; 100% et moins de 5 commentaires exprimés |
| Espace mitigé à tendance positive | De : 60% ; 40% à 85% ; 15% |
| Espace mitigé à tendance négative | De : 40% ; 60% à 15% ; 85% |
| Espace mitigé | De : 50% ; 50% à 59% ; 41% ou 50% ; 50% à 41% ; 59% |

Réalisation : E.L.B., 2020

¹⁰⁷ Cette différence s'explique par la taille de la ville. En effet, Caen et Rouen sont des villes de taille équivalente mais Portsmouth faisant deux fois la taille de Caen et Rouen en superficie, le carroyage de 250m² convenait mieux à l'analyse que celui de 150m².

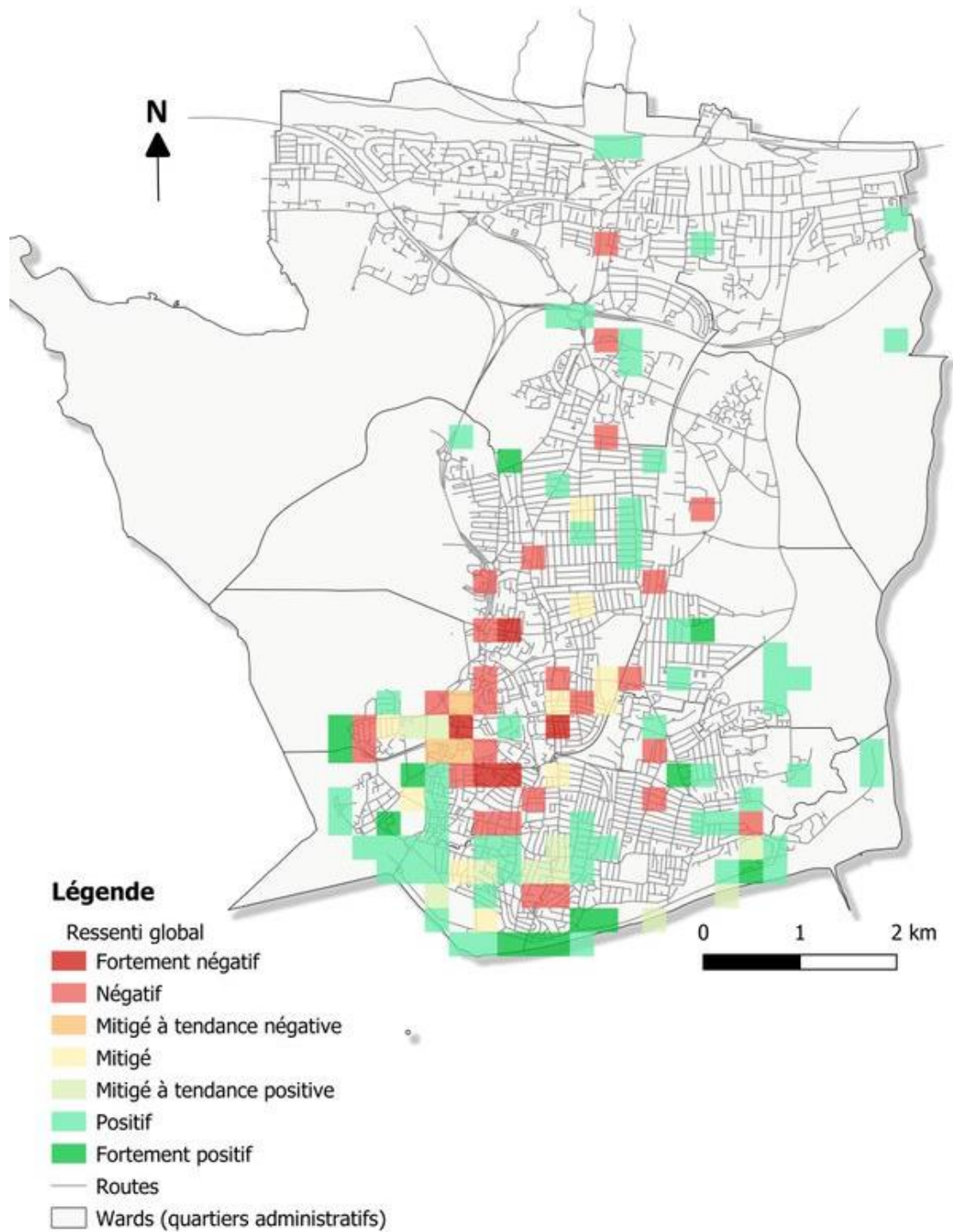
¹⁰⁸ Lire : Positif ; Négatif.

Carte 12 : Ressenti global des femmes de la carte participative de Caen



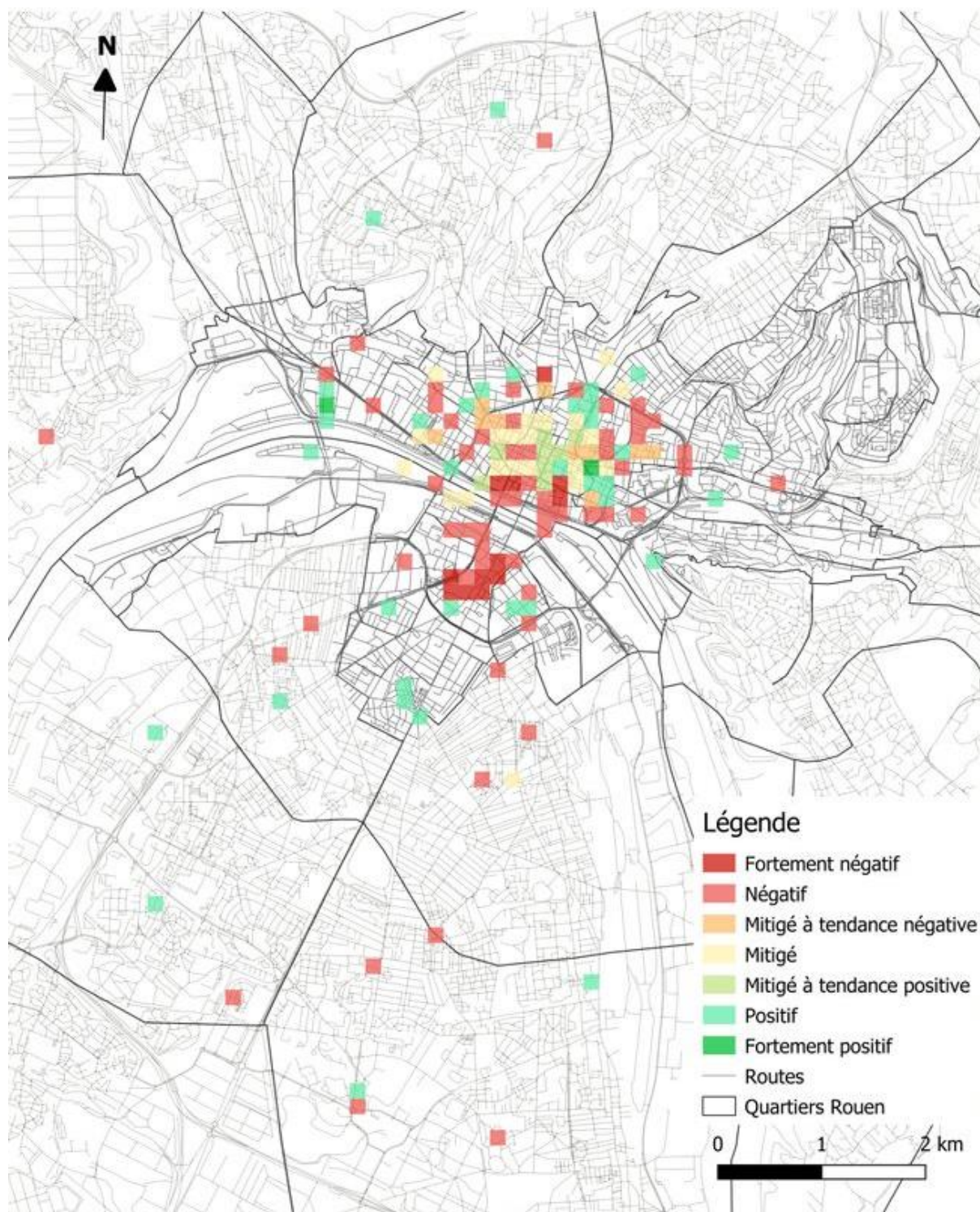
Réalisation : E.L.B., 2020

Carte 13 : Ressenti global des femmes de la carte participative de Portsmouth



Réalisation : E.L.B., 2020

Carte 14 : Ressenti global des femmes de la carte participative de Rouen



Réalisation : E.L.B., 2020

Les trois cartes ci-dessus montrent donc le ressenti global – jour et nuit confondus – des femmes répondantes des cartes participatives à Caen, Rouen et Portsmouth. La différence avec les cartes des données brutes est assez nette, il est plus facile d’avoir un aperçu des lieux, voire des villes représentées plus négativement ou plus positivement. À Portsmouth, il semble se confirmer que la partie sud, sud-est et sud-ouest de la ville est représentée largement

positivement chez les enquêtées. Seul le centre de Southsea, au niveau d'Albert road est représenté de manière plus négative. Cela fait sens car l'Albert road est une rue commerçante, très passante et animée de nuit avec des bars et des restaurants. Il peut donc y avoir du bruit et du flux de personnes alcoolisées la nuit dans cette rue, ce qui ne plait pas à toutes les enquêtées. Si l'on s'attache au détail des commentaires négatifs qui évoquent Albert road, la plupart d'entre eux se placent effectivement sur une temporalité nocturne.

« In the evenings it can be filled with litter, noise and people drunk and disorderly. It can be off-putting when walking through it. » Étudiante de 16 ans habitant à Eastney à propos d'Albert road

L'enquêtée évoque ici l'espace-temps d'Albert road la nuit. Elle est principalement gênée par le bruit dans cet espace-temps ainsi que par la présence de personnes saoules, et donc, imprévisibles. Le centre-ville de Portsmouth et le quartier de Sommers Town sont bien ceux qui sont représentés de la manière la plus négative à Portsmouth avec les quartiers de Fratton et de Buckland dans une moindre mesure. Les quartiers de Fratton et Buckland sont par ailleurs moins bien identifiés sur la carte que les quartiers du centre-ville.

Dans un second temps, pour aller au-delà de la vision binaire positif/négatif et jour/nuit, j'ai classifié les commentaires selon une typologie détaillée dans le tableau ci-dessous (tableau 10). Cette première typologie a été établie de manière déductive, suite à la lecture des commentaires. En effet, j'ai d'abord lu l'ensemble des commentaires pour chacune des cartes participatives et j'ai noté petit à petit quelles thématiques étaient les plus redondantes. Chaque commentaire correspond ainsi à une ou plusieurs des catégories de la typologie, c'est-à-dire qu'il évoque une ou plusieurs thématiques décrites ci-dessous. Les cartes issues de cette typologie sont à consulter dans le volume « Atlas des représentations » en annexe séparée de cette thèse.

Tableau 10 : Récapitulatif de la typologie de classification des commentaires

| Typologie | Définition |
|--------------------------|--|
| Évènement marquant | Un commentaire qui évoque un évènement précis qui a marqué la mémoire de la répondante de manière positive ou négative. C'est un souvenir lié à un espace. Il peut s'agir d'une agression comme d'un moment agréable partagé avec des proches. |
| Aménagement | Le commentaire mentionne des éléments liés à l'aménagement de l'espace comme l'éclairage, la présence de poubelles, de bancs, de jeux pour enfants. Ou encore, la façon dont est structuré l'espace, s'il est fermé ou plutôt ouvert. |
| <i>A priori</i> | Une répondante donne son avis sur un lieu en lien direct avec l'avis de quelqu'un d'autre, d'un proche ou des médias par exemple. Il s'agit d'un avis formulé sans connaissance personnelle, sans prise de position individuelle. |
| Cadre | Le « cadre » englobe les éléments de contexte ne relevant pas directement de l'aménagement comme l'ambiance d'un lieu, la présence d'éléments naturels (rivière, herbage, animaux etc.), l'aspect résidentiel, minéral, le calme ou le bruit. |
| Entretien | L'entretien peut être directement lié au « cadre » mais relève plus de la propreté ou de la saleté du lieu. Cela peut également être lié à l'aspect des bâtiments et/ou du mobilier urbain. |
| Groupes sociaux | Cette catégorie désigne non seulement la présence de groupes sociaux mais également leur absence ou même la présence ou l'absence d'individus. |
| Offre commerciale | Il s'agit de la mention d'une présence ou d'une absence de commerce, de manière générale ou spécifique. |
| Sentiment d'appartenance | Le commentaire fait référence au lieu comme faisant partie des habitudes journalières de l'enquêtée, comme un lieu familier pour lequel celle-ci a un attachement personnel. |

Réalisation : E.L.B., 2021

« *Peu d'éclairage, pas de passage, des femmes se sont faits agressées de nuit en traversant le campus alors quand on termine tard de nuit c'est pas rassurant de le traverser.* » Étudiante de 23 ans habitant Mondrainville à propos du Campus 1 de l'université de Caen

Par exemple, la citation ci-dessus a été classée dans deux catégories de la typologie. Une fois dans la catégorie « aménagement » car l'enquêtée précise qu'il n'y a pas d'éclairage et fait le lien entre cet aménagement et les agressions. Ensuite, ce commentaire a également été classé dans la catégorie « *a priori* ». En effet, l'enquêtée indique que « des femmes se sont faits agressées de nuit » mais il ne s'agit pas d'une agression qu'elle aurait elle-même subie, ni de quelque chose dont elle a été témoin. On peut formuler l'hypothèse qu'il s'agit de quelque chose qu'elle a entendu dans les médias locaux ou bien d'une rumeur que ses proches ou ses camarades à l'université lui auraient colporté. Sa façon de pratiquer cet espace public de nuit a d'ailleurs apparemment été transformé par ce qu'elle a entendu. Cela l'a rendue méfiante vis-à-vis de l'espace-temps du Campus 1 la nuit.

Cette typologie permet donc d'aller plus loin qu'une vision binaire des commentaires et de traiter le contenu à proprement parler, d'exploiter la richesse des observations faites par les enquêtées. Pour aller plus loin, j'ai néanmoins créé une autre typologie à partir du contenu des commentaires. En effet, la catégorie « groupes sociaux » est la plus large, celle qui est évoquée dans le plus de commentaires, toutes villes confondues. Cette catégorie aurait pu faire l'objet de plus de détail au sein de la première typologie mais cela aurait créé deux biais. Tout d'abord la surreprésentation de catégories liés à des individus et des groupes sociaux par rapport aux autres thématiques qui sont plus générales et ensuite un problème de représentation graphique. En effet, la première typologie a pour but d'être représentée par classes sur le carroyage expliqué précédemment, ce qui n'est pas le cas de la seconde typologie. Comme on peut le voir pour certaines catégories comme le « sentiment d'appartenance », les cartes obtenues¹⁰⁹ ne présentent que peu de carroyages, et détailler la classe « groupes sociaux » aurait produit un résultat avec des classes trop précises pour une représentation cartographique. J'ai néanmoins décidé d'aller plus loin dans l'analyse de cette catégorie « groupe sociaux » en proposant une seconde typologie – déductive également – à la lecture des commentaires. Il m'a semblé primordial de déterminer de manière plus précise quels étaient ces individus et groupes sociaux évoqués par les répondantes et s'il existait un schéma de réponses similaires aux trois villes ou bien si au contraire certains éléments étaient spécifiques.

Tableau 11 : Récapitulatif de la typologie utilisée pour la catégorie « groupes sociaux »

| Typologie | Définition |
|-----------------------------------|---|
| Absence ou peu de passage | Tout commentaire faisant état d'un flux de passant·e·s faible voire inexistant |
| Agression, harcèlement de rue | La répondante évoque des expériences de harcèlement sexiste et sexuel redondantes mais moins spécifiques que lors d'un événement marquant. Il peut s'agir de regards, de sifflements, d'interpellations. Cette catégorie est souvent associée à la catégorie « hommes ». |
| « Bonne fréquentation » | De même que « mauvaise fréquentation », l'utilisation de « bonne fréquentation » est récurrente dans les trois cartes participatives. Je l'utilise donc littéralement, ce sont des commentaires vagues encore une fois où la personne indique apprécier la fréquentation du lieu sans préciser pour quelle raison ou pour quel groupe de personnes. |
| Chiens et propriétaires de chiens | Il est fait référence dans le commentaire aux propriétaires de chiens comme un groupe de personne à part entière. Je considère également les commentaires qui n'évoquent que le chien et donc le propriétaire de manière induite. |
| Dealers/consommateurs de drogues | Toute personne (ou groupe) décrite dans le commentaire comme étant sous l'effet de la drogue ou trafiquant de la drogue. |

¹⁰⁹ Voir « Atlas des représentations ».

| | |
|-----------------------------------|--|
| Du passage, du monde | Tout commentaire faisant état d'un flux important d'individus. |
| Enfants | La répondante évoque des enfants. En général, quand le terme « enfant » est utilisé il s'agit d'enfants non autonomes, donc accompagné de leurs parents ou d'un ou plusieurs gardiens. C'est ainsi que je fais la différence entre les « jeunes » et les « enfants » dans les commentaires. |
| Étudiants et étudiantes | La répondante évoque la présence d'étudiant·e·s. |
| Familles | Je relève l'évocation d'une « ambiance familiale » comme de la présence explicite de familles dans le lieu choisi par la répondante. |
| Femmes | La répondante évoque clairement la présence d'au moins une femme en commentaire. |
| Groupes | La présence de groupe de personnes, qu'elle qu'en soit la composition. |
| Hommes | La répondante évoque clairement la présence d'au moins un homme. |
| Jeunes | Littéralement, tout commentaire évoquant les jeunes, « young people » ou « youngsters » en anglais. |
| « Mauvaise fréquentation » | Il s'agit d'une expression vague, retrouvée dans plusieurs commentaires dans chacune des villes d'étude. J'en ai étendu l'usage à des commentaires évoquant la présence de personnes qui ne leur correspondent pas, sans pour autant en préciser la nature. |
| Multigénérationnel, multiculturel | Il s'agit d'expressions récurrentes, souvent trouvées ensemble que j'ai associé à d'autres termes et expressions telles que par exemple « diversité » ou le très vague « il y a de tout ». |
| Personnes alcoolisées | Toute personne (ou groupe) décrite dans le commentaire comme étant sous l'effet de l'alcool. |
| Personnes « déviantes » | Le terme de personnes « déviantes » est apparu dans plusieurs commentaires. Je l'utilise pour regrouper les catégories « Dealers/consommateurs de drogue », « Personnes alcoolisées », « Prostituées » et « SDF » mais également les commentaires plus vagues parlant de personnes déviantes en général ou de catégories très ponctuelles comme les malades mentaux. |
| Prostituées | Tout commentaire évoquant une prostituée ou la prostitution en général |
| SDF | Je regroupe ici toutes les appellations évoquant un ou une SDF comme « punk à chien » ou « mendiant » par exemple. |

Réalisation : E.L.B., 2021

Dans le tableau ci-dessus, j'ai colorisé les catégories ajoutées spécifiquement pour la ville de Portsmouth, celles que je n'ai pas retrouvées à Caen et Rouen. De manière assez surprenante, la catégorie « étudiant·e·s » n'est que peu représentative à Caen et pas représentative Rouen, contrairement à Portsmouth. Ces trois spécificités de Portsmouth seront

développées dans la sous-partie suivante qui s'attache à l'analyse des commentaires des cartes participatives de chaque ville d'étude et plus particulièrement de la typologie de la catégorie « groupes sociaux ».

2. Portsmouth

D'un point de vue global, la différence spatiale entre les représentations de jour et de nuit est notable à Portsmouth, mais moins claire qu'à Caen et Rouen¹¹⁰. En analysant les cartes 3 et 4 de l'annexe « Atlas des représentations » on remarque que de nuit, c'est principalement le centre-ville, un axe du centre du quartier de Southsea, le quartier de Fratton et le nord de la ville en général qui basculent vers une représentation négative à fortement négative. Dans le détail – voir cartes 5 à 18 en annexe – la première typologie nous aiguille sur les raisons de ce changement des représentations négatives. La différence dans les commentaires négatifs entre jour et nuit porte sur plusieurs éléments. Tout d'abord, le nombre de femmes ayant un *a priori* vis-à-vis de ces espaces est plus important. C'est-à-dire que bien qu'elles n'aient pas eu d'expérience désagréables, elles ont le sentiment – pour des raisons diverses – qu'il s'agit de lieux potentiellement dangereux. Cependant dans ce cas précis, la localisation des commentaires portant sur un *a priori* coïncide globalement avec les commentaires évoquant un « évènement marquant », mêmes si certains lieux normalement plébiscités sur la carte comme le centre commercial Gunwharf Quays comptent également des évènements marquants. Les deux éléments qui reviennent le plus régulièrement dans les commentaires pour expliquer le rejet de ces zones de nuit sont l'aménagement et la présence d'individus ou de groupes sociaux particuliers. À Portsmouth, il y aurait donc un lien direct fait dans les commentaires entre l'aménagement et la fréquentation sociale d'un lieu. D'autre part, une spécificité de Portsmouth en comparaison avec les deux autres villes étudiées est la part de commentaires évoquant la catégorie « groupes sociaux ». En effet, la part de commentaires catégorisés « groupes sociaux » est de 40% contre 47% à Caen et 55 % à Rouen. Cet écart pourrait expliquer en partie des résultats tendant vers une vision positive de la ville à Portsmouth et négative à Rouen, avec Caen en position intermédiaire.

Jour et nuit confondus, les répondantes de Portsmouth ont globalement une vision positive des espaces publics de leur ville, avec tout de même quelques variations selon les âges (voir figure 34). Les 26-40 ans et 40-65 ans ont globalement eu des types de réponses similaires, en grande majorité positives de jour – près de 50% des réponses – et plutôt négatives de nuit. Le type de réponse le moins utilisé est le négatif de jour. Pour les personnes plus jeunes – moins de 26 ans – la tendance est globalement la même mais la répartition entre les témoignages de jour et de nuit est plus équilibrée avec 50 % des commentaires exprimés portant sur la journée et 50% sur la nuit. Cela peut s'expliquer par le fait que les jeunes femmes sortent plus régulièrement le soir, dans une optique festive, que les autres classes d'âge. En effet, les femmes

¹¹⁰ Voir les cartes 52 et 53 de l'« Atlas des représentations » pour Caen et les cartes 97 et 98 pour Rouen.

interrogées de cette classe d'âge sont majoritairement des étudiantes – Portsmouth est une ville universitaire – et ont donc moins souvent des responsabilités liées à un travail à temps plein et/ou à une vie de famille. La nuit, leur vision de la ville est majoritairement négative même si celles-ci ont le taux de réponses « positif de nuit » le plus élevé.

« *The street is quiet and the street light is enough* » étudiante de 19 ans habitant le quartier Saint Thomas, à propos de Queen Street (centre-ville), positif de nuit.

Pourtant, ce n'est souvent pas des allusions à leur vie festive nocturne que l'on retrouve dans les commentaires positifs de nuit, mais plutôt des allusions au calme, à l'éclairage, la sécurité, la propreté ou encore à la beauté des lieux ou à la présence d'autres personnes. Les lieux plébiscités sont des lieux de rencontre sécurisés comme le centre commercial Gunwharf Quays – un espace privé avec des vigiles et des caméras de surveillance – qui comporte une variété de bars et de restaurants ainsi qu'un cinéma, mais également des lieux ouverts, des espaces verts comme l'étendue d'herbe du Southsea Common et la plage de Southsea, où quand les jours se rallongent les jeunes viennent se rassembler en nombre le soir pour dîner ou faire des barbecues, au même titre que des familles ou groupes d'amis plus âgés le week-end (voir photographie 5).

Photographie 5 : Plage centrale de Southsea



Photographie : E.L.B., juillet 2019, 21h30

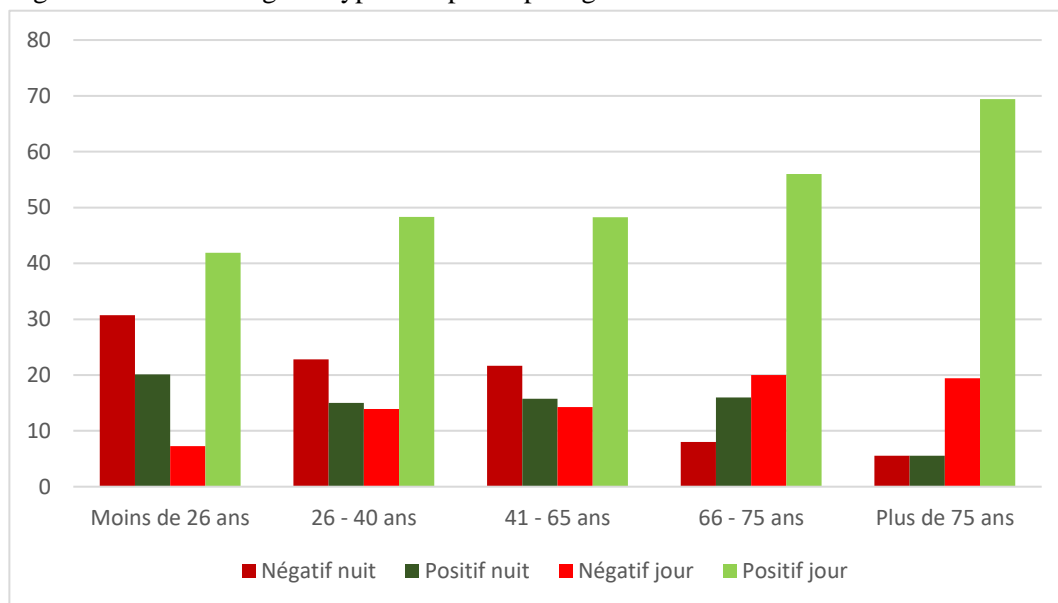
Pour les femmes de plus de 65 ans, la nuit s'efface peu à peu des réponses mais reste présente contrairement à la carte participative de Caen où, pour les répondantes de ces classes d'âge, la nuit disparaît complètement. Dans un contexte culturel d'Europe du Nord, il paraît normal que la représentation de la nuit s'efface petit à petit avec l'âge. En effet avec l'âge, les sorties festives se font plus rares et la mobilité décroît (Zunzunegui et al. 2015). Il est tout de même important de préciser qu'à Portsmouth, que ce soit concernant un commentaire positif ou négatif, les femmes âgées qui se sont exprimées sur la période nocturne l'ont toujours fait en déposant un commentaire valable de jour et de nuit. C'est-à-dire qu'elles ont déposé un

commentaire qu'elles ont choisi d'attribuer à deux catégories simultanées, l'une de jour, l'autre de nuit. Elles ne donnent par ailleurs pas de précision dans les commentaires qui indiquent qu'elles pratiquent effectivement ces espaces la nuit, ou si elles le font, elles expriment malgré tout des réserves sur la nuit.

« *Lovely atmosphere, you can shop and eat, go to the cinema. Night more with friends.* » Retraitée de 76 ans habitant à North End, à propos du centre commercial Gunwharf Quays, positif de jour et de nuit.

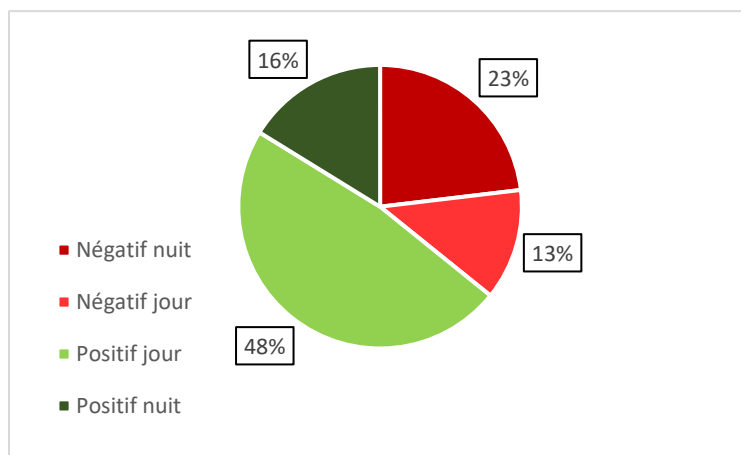
Une des seules femmes âgées qui évoque clairement la nuit indique donc prendre des précautions supplémentaires dans le cas de figure d'une sortie en soirée. Elle ne se verrait pas faire ces activités seule le soir, bien qu'elle apprécie l'atmosphère du centre commercial regroupant de nombreux services.

Figure 36 : Pourcentage de type de réponse par âge à Portsmouth



Réalisation : E.L.B., 2021

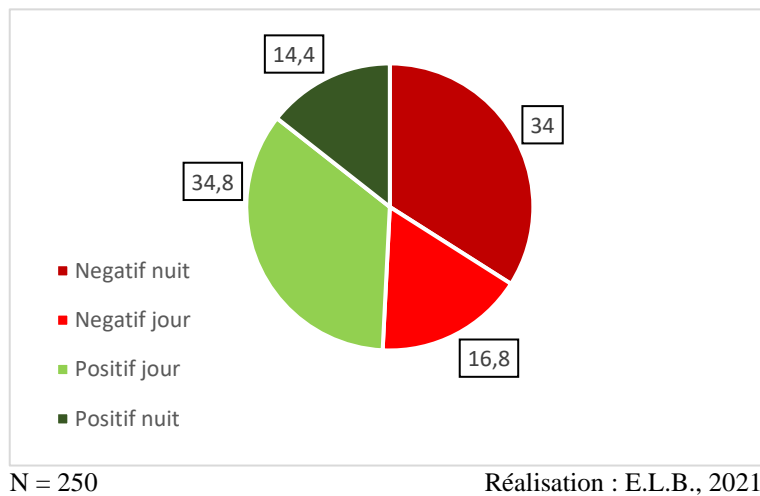
Figure 37 : Portsmouth, distribution totale des commentaires obtenus toute catégorie confondue en pourcentage



N = 623

Réalisation : E.L.B., 2021

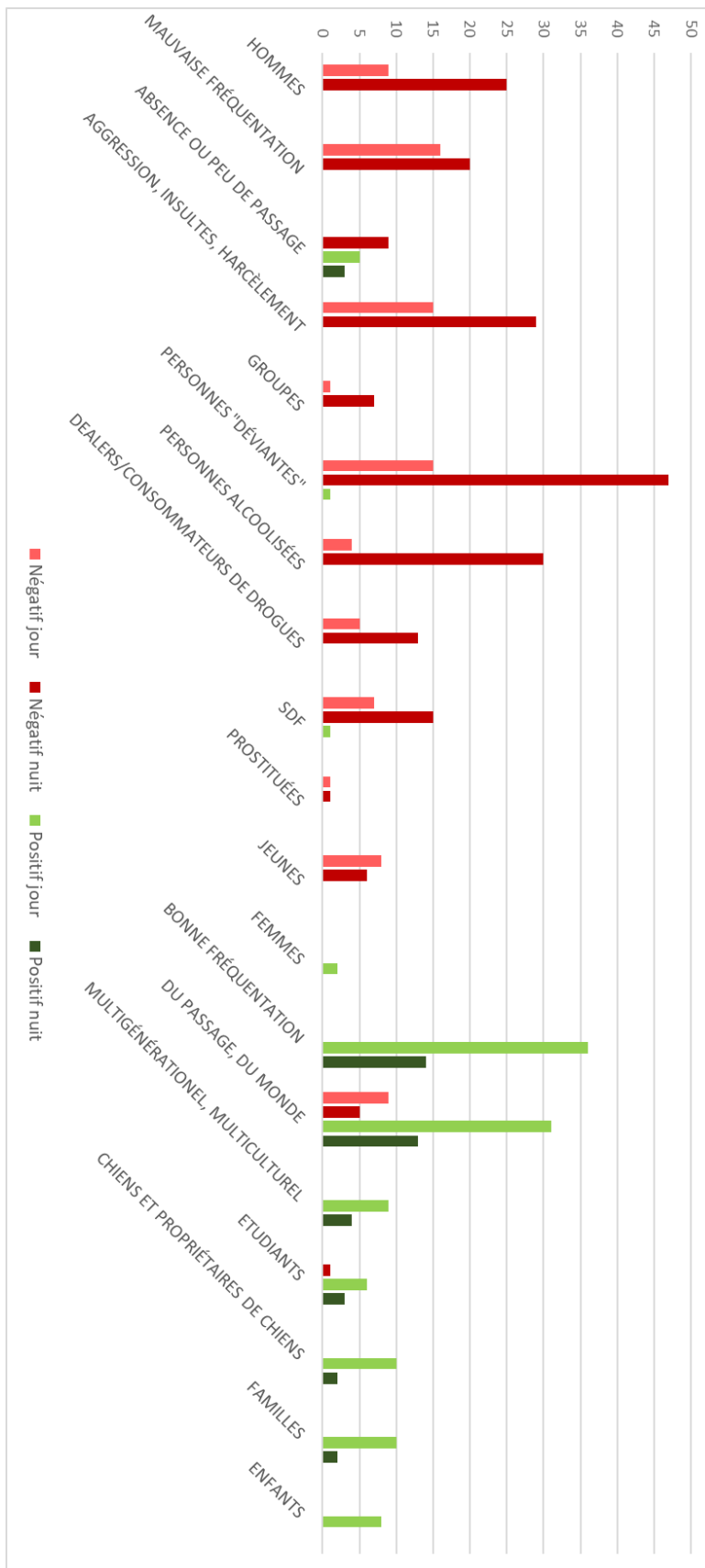
Figure 38 : Portsmouth, catégorie « groupes sociaux », distribution totale des commentaires obtenus en pourcentage



Toutes temporalités confondues, dans le total des commentaires, les répondantes de Portsmouth expriment 64% de réponses positives (voir figure 35). Pourtant, si l'on sélectionne parmi les commentaires seulement ceux de la catégorie « groupes sociaux », c'est-à-dire uniquement les commentaires qui impliquent la mention d'individus, de groupes sociaux ou d'absence d'individus ou de groupes sociaux, la répartition est plus homogène avec 49,2% de commentaires positifs et 50,8% de commentaires négatifs (voir figure 36). La catégorie « groupes sociaux » contient donc bien plus de commentaires négatifs que l'ensemble des commentaires à Portsmouth.

Par ailleurs, il ne faut pas mettre de côté le fait que Portsmouth est, à l'échelle du Royaume-Uni, une ville du « Sud ». Cette position et la représentation de la ville comme d'une station balnéaire tranche nécessairement avec la position de Caen et de Rouen, villes du Nord de la France, et dans le cas de Rouen d'une ville fluviale et industrielle. Cela peut être un autre facteur expliquant la représentation largement positive de la ville de Portsmouth par les enquêtées, en comparaison avec les représentations récoltées à Caen et à Rouen.

Figure 39 : Portsmouth, détail des commentaires portant sur la catégorie « groupes sociaux », en chiffres bruts



Réalisation : E.L.B., 2021

Le graphique ci-dessus recense le détail des commentaires portant sur la large catégorie « groupes sociaux » qui regroupe toute référence à l'humain dans les espaces publics. Ce graphique est représenté en chiffres bruts. Cela signifie qu'un point correspond à l'allusion dans un commentaire d'une des sous-catégories. Encore une fois, plusieurs sous-catégories peuvent être mobilisées dans le même commentaire. Un exemple sur lequel je reviendrais par la suite est l'allusion à des « bandes de jeunes » dans certains commentaires. Dans ce cas, lors du traitement des données, j'ai indiqué un point dans la sous-catégorie « bande » et un autre dans la sous-catégorie « jeunes ». Certaines catégories comme « prostituées » ou « enfant » se détachent dans les trois villes car elles sont uniquement évoquées respectivement dans le ressenti négatif et positif mais elles ne sont par contre que très peu évoquée en comparaison avec les autres sous-catégories.

Dans ce graphique – ainsi que dans les graphiques équivalents à Caen et à Rouen –, les sous-catégories ont été organisées pour faciliter la lecture de la manière suivante :

- Une séparation entre les sous-catégories retrouvées en majorité dans les commentaires négatifs, puis en majorité dans les commentaires positifs
 - Au sein de cette séparation, une classification des catégories plus générales comme « hommes » ou « femmes » au plus spécifique comme « SDF », « prostituées » ou « enfants ».

La sous-catégorie « jeunes » fait malgré tout exception à ce classement du plus général au plus spécifique car à Caen et Rouen elle est assez également répartie entre mention dans des commentaires négatifs et dans des commentaires positifs. Cela pourrait s'expliquer par l'absence de la mention « étudiants » à Caen et Rouen. À Portsmouth, la différence est faite dans les commentaires entre les « jeunes », souvent mentionnés comme des délinquants¹¹¹ qui pourraient presque entrer dans la sous-catégorie des « personnes déviantes », et les « étudiants » qui représentent en fait une jeunesse plus respectable dans les représentations des répondantes.

« It's poorly lit and has little pedestrian traffic. Once I was walking down this way and some teenagers were starting a fire on one of the bus benches. » Étudiante de 40 ans habitant en centre-ville à propos de Queen street (centre-ville), négatif de nuit.

« During the day it feels friendly, easy to walk around. Lots of students and workers, feels vibrant. » Administrative de 41 ans habitant à Eastney à propos de Guildhall walks (centre-ville), positif de jour.

Ces commentaires extraits de la carte participative de Portsmouth illustrent la différenciation qui est faite entre les jeunes, plutôt de l'âge du lycée, souvent dépeints en

¹¹¹ Les personnes catégorisées plus largement dans la typologie comme « jeunes » à Portsmouth sont appelées en commentaires « youngsters » ou « teenagers ». C'est une population entre les jeunes adultes et les grands enfants.

situation de délinquance, et les étudiants, perçu comme plus responsables, comme une population active, plus sécurisante ou du moins qui inspire de la confiance.

Si l'on analyse la figure 37, certains éléments sont à noter. Les catégories qui se détachent le plus, avec un plus grand nombre de mentions sont les catégories « négatif de nuit » et « positif de jour ». Mis à part le sous-groupe général « personnes 'déviantes' », ce sont les sous-catégories « agression, insultes, harcèlement » et « personnes alcoolisées » qui se détachent pour une représentation négative de nuit et les sous-catégories « bonne fréquentation » et « du passage, du monde » qui se détachent pour une représentation positive de jour. Concernant les représentations positives, de jour ou de nuit, la différence entre les deux sous-catégories majoritaires et les autres sous-catégories est très marquée, ce qui est moins le cas pour les représentations négatives.

Une opposition se dessine à Portsmouth entre une représentation positive concernant la catégorie « groupes sociaux » très générale, et une représentation négative, et plus particulièrement de négative de nuit, plus particulière. Lorsque la représentation est positive, les participantes apprécient majoritairement la fréquentation sociale sans en préciser la constitution ou louent l'activité et la présence d'un flux important de passant·e·s. Lorsque le commentaire est négatif – et plus particulièrement négatif de nuit – les participantes sont plus spécifiques dans la description de la présence (ou absence) humaine qui les mettent mal à l'aise et parlent de personnes alcoolisées, mais également de personnes qui les regardent de manière insistante ou les insultent au passage. Ces personnes sont souvent identifiées directement ou indirectement comme étant des hommes.

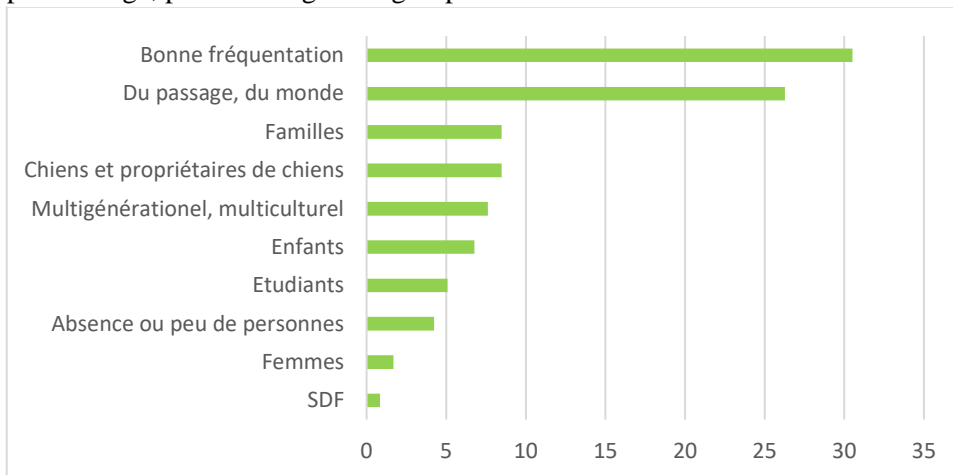
« Drunken behaviour, homeless (mainly men), anti-social behaviour, feel very unsafe and have twice been the victim of aggressive and intimidating behaviour from men after dark. » Administrative de 41 ans habitant à Southsea à propos de Commercial road, négatif de nuit.

« There are always lots of people around. It is nice and open. It feels safe walking around and parking. » Professional de 39 ans habitant à Southsea à propos de Southsea Common, positif de jour.

Ces deux commentaires illustrent bien la différence faite par la plupart des répondantes entre des commentaires négatifs, principalement la nuit, axés uniquement sur la catégorie « groupes sociaux » mais avec une description détaillée des populations, individus ou flux qu'elles identifient comme un problème, et des commentaires positifs qui mêlent une considération générale du flux de personnes dans l'espace et une autre caractéristique comme ici l'aménagement « ouvert » et le cadre « agréable ». De nombreuses répondantes, comme dans le second exemple ci-dessus, évoquent la sécurité comme un critère d'appréciation de l'espace. Il est question plus particulièrement de sécurité par rapport à un agresseur potentiel. C'est cette sensation de sécurité inspirée par le cadre, l'aménagement et la présence d'individus

ou de groupes sociaux qu'elle identifie comme rassurante ou sans risque, qui permet à la répondante de se balader ou de garer sa voiture sans crainte. Au contraire, la nuit, ce n'est pas la présence de n'importe quel homme qui est crainte mais plutôt la présence d'hommes qui pourraient avoir un comportement imprévisible comme des SDF ou des hommes alcoolisés.

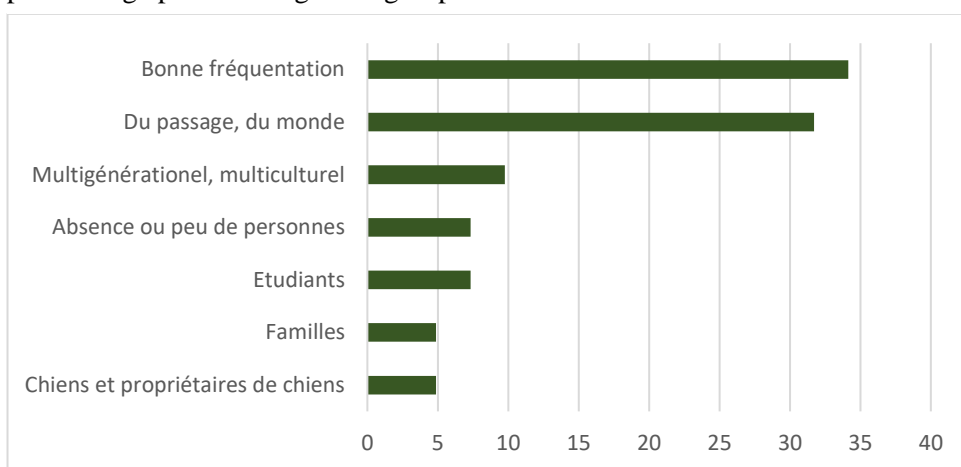
Figure 40 : Portsmouth, répartition au sein de la classe « positif de jour » en pourcentage, pour la catégorie « groupes sociaux »



N = 118¹¹²

Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 41 : Portsmouth, répartition au sein de la classe « positif de nuit » en pourcentage pour la catégorie « groupes sociaux »



N = 41¹¹³

Réalisation : E.L.B., 2021

À Portsmouth, au sein des commentaires positifs de la catégorie « groupes sociaux », les résultats entre jour et nuit sont assez homogènes (voir figures 38 et 39). De jour comme de nuit ce sont les sous-catégories « bonne fréquentation » et « du passage, du monde » qui sont le plus souvent mobilisées. Les autres sous-catégories, plus spécifiques, viennent bien après avec

¹¹² Il s'agit de 118 points au total mais répartis sur 87 commentaires. Soit une moyenne de 1,4 point par commentaires.

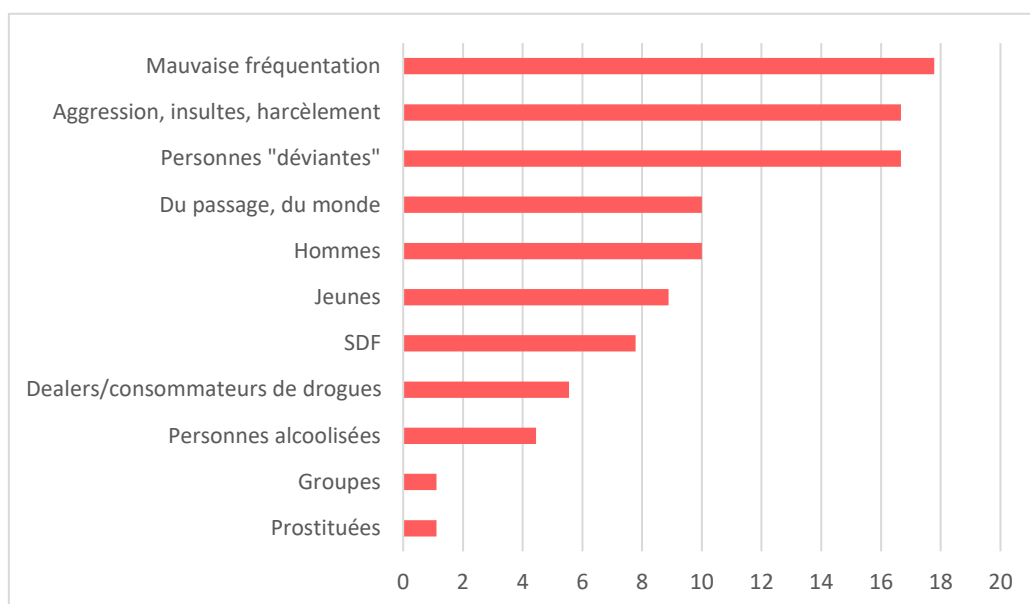
¹¹³ Il s'agit de 41 points au total mais répartis sur 36 commentaires. Soit une moyenne de 1,1 point par commentaires.

un écart de presque 20 points dans les deux cas. La nuit, le nombre de sous-catégories mobilisées est encore plus faible avec seulement sept sous-catégories là où de jour on en compte dix. Cela s'explique notamment par le moindre nombre de répondantes qui ont choisi la catégorie « positif de nuit » – ce qui constitue un résultat en soit –, mais pas uniquement. De nuit, les sous-catégories qui disparaissent sont notamment les enfants et les femmes. La disparition des enfants comme critère la nuit paraît évidente car il s'agit d'enfants trop jeunes pour sortir seuls. La présence de femmes est déjà un critère peu mobilisé de jour. Ce critère disparaît complètement de nuit alors qu'une hypothèse pourrait être que, pour une femme de nuit, la présence d'une autre femme est un élément rassurant.

Mon hypothèse concernant les critères liés à la présence ou absence humaine dans l'appréciation d'un espace public pour les enquêtées à Portsmouth est la suivante. Lorsqu'un lieu est agréable pour les participantes, il est difficile pour elles d'identifier les facteurs – notamment liés aux individus ou groupes sociaux – qui leur font répéter leur pratique, de manière régulière voire quotidienne. Lorsque les enquêtées considèrent qu'un lieu est agréable, elles réfléchissent rarement aux raisons qui les font revenir. Cette hypothèse est valable pour les trois villes d'études. Lorsque j'ai administré le questionnaire de la carte participative dans l'espace public, les réponses concernant un ressenti positif étaient quasiment toujours très courtes, avec peu de matière à analyser. J'ai dû insister, demander aux enquêtées ce qui les attirait dans le lieu cité, ce qui les faisait revenir, se sentir à l'aise, pour aller au-delà d'une réponse qui se situait souvent dans l'ordre du « j'aime bien, c'est joli ». Cela n'était pas le cas pour les lieux évalués négativement, pour lesquels les enquêtées ont été plus facilement dans le détail de ce qu'elles n'appréciaient pas ou de ce qui les mettaient mal à l'aise. Il n'est donc pas exclu que la présence de femmes, majoritaires ou de manière à former une mixité, ne soit pas un élément amenant les autres femmes à avoir une vision plus positive d'un espace public, de même que la présence majoritaire d'hommes est un critère plutôt négatif pour les enquêtées. Lors des marches exploratoires dans les deux autres villes d'études¹¹⁴, j'ai d'ailleurs fait l'expérience de demander aux participantes si elles estimaient que les lieux qu'on traversait étaient mixtes, majoritairement féminin ou majoritairement masculin. Celles-ci n'ont eu aucun problème à identifier un lieu majoritairement masculin par contre elles ont identifié les rues commerçantes du centre-ville – à Caen et Rouen – comme des lieux mixtes là où, par mes comptages à différents horaires et moments de la semaine, j'avais identifié ces lieux comme étant, en journée, des lieux avec un flux composé aux deux tiers de femmes.

¹¹⁴ Voir chapitre 11.

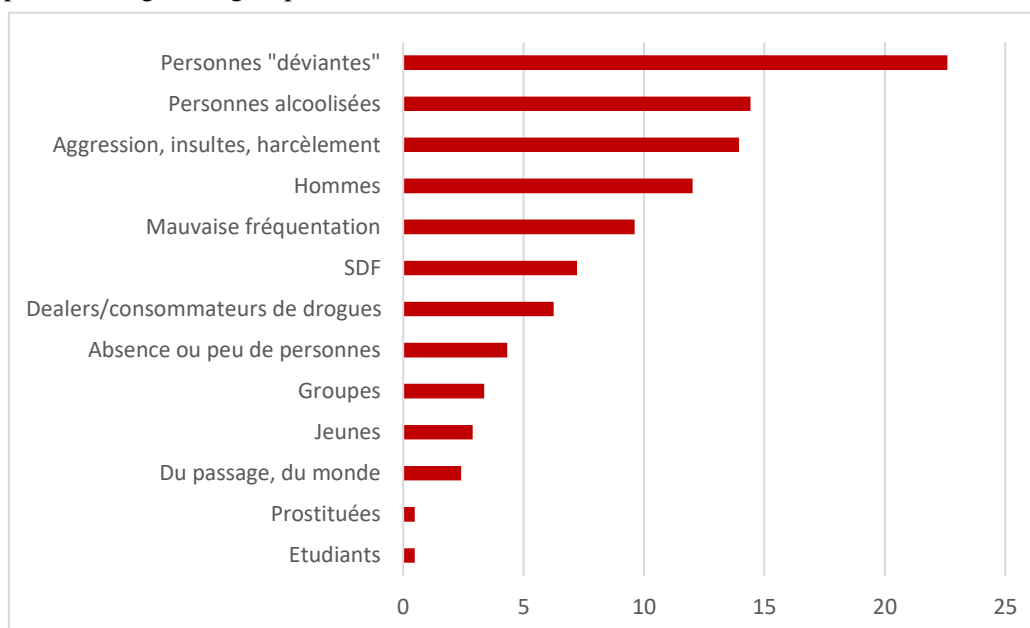
Figure 42 : Portsmouth, répartition au sein de la classe « négatif de jour » en pourcentage pour la catégorie « groupes sociaux »



N = 90¹¹⁵

Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 43 : Portsmouth, répartition au sein de la classe « négatif de nuit » en pourcentage pour la catégorie « groupes sociaux »



N = 208¹¹⁶

Réalisation : E.L.B., 2021

¹¹⁵ Il s'agit de 90 points au total mais répartis sur 42 commentaires. Soit une moyenne de 2,1 points par commentaires.

¹¹⁶ Il s'agit de 208 points au total mais répartis sur 85 commentaires. Soit une moyenne de 2,4 points par commentaires.

A *contrario* des résultats issus de commentaires positifs, les commentaires négatifs à Portsmouth ne sont pas homogènes entre le jour et la nuit pour la catégorie « groupes sociaux ». En mettant dans un premier temps de côté la sous-catégorie générale des « personnes 'déviantes' », de jour, le détail des commentaires négatifs apparaît analogue à celui des commentaires positifs. En effet, de jour, les éléments les plus souvent cités sont généraux, les répondantes parlent de lieux qui ont une « mauvaise fréquentation », évoquent des regards, du harcèlement de rue, parfois des insultes. Cependant, contrairement aux commentaires positifs de jour, l'écart entre l'évocation de faits généraux et l'entrée dans la spécificité des individus et des groupes sociaux est assez réduit. Dans le détail, ce sont des hommes, des jeunes ainsi que des personnes SDF qui sont le plus mises en cause par les répondantes de Portsmouth en ce qui concerne un sentiment de malaise de jour lié à la présence d'individus ou de groupes sociaux.

Le fait qu'il y ait du passage, des personnes en présence dans le lieu peut par contre être considéré aussi bien comme un facteur positif fort – de jour comme de nuit – que comme un facteur négatif important de jour. De nuit, l'absence de personne dans l'espace public est par contre vécue plus négativement par les enquêtées que la présence de beaucoup de personnes. Cependant, cela ne sera pas formulé de la même manière par les enquêtées.

« *Busy, visually attractive, a variety of activities going on and different people using the space. Not too quiet.* » *Professional* de 32 ans habitant à Havent, à propos de Victoria Park, positif de jour.

« *Overcrowded, the buildings are old and unkept. Large homeless presence.* » *Professional* de 29 ans habitant à North End à propos de Commercial road, négatif de jour.

Le verbe « *crowded* », c'est-à-dire, bondé, surpeuplé, est le plus récurrent pour désigner négativement un lieu très fréquenté. De plus, comme dans les exemples ci-dessus, le fait que l'espace public soit fréquenté est rarement évoqué seul. Lorsqu'il est représenté positivement, il est relié avec un lieu agréable visuellement, bien entretenu, parcouru par des personnes diversifiées. Représenté négativement, un lieu très fréquenté est plus souvent associé avec des termes évoquant un lieu sale, bruyant, peu entretenu et fréquenté par des SDF ou des personnes caractérisées comme agressives, éventuellement qui se battent. La forte fréquentation d'un lieu, pour être caractérisée comme agréable ou désagréable par les répondantes de Portsmouth, doit donc souvent être reliée à d'autres éléments. Cela ne semble pas être un caractère déterminant, bien qu'il apparaisse régulièrement dans les réponses. Cette caractéristique s'ajoute à un ensemble d'autres critères pour créer une ambiance urbaine jugée plutôt agréable ou plutôt désagréable pour les enquêtées.

3. Caen

À Caen, la différence de distribution spatiale des commentaires négatifs et positifs entre le jour et la nuit est plus nette qu'à Portsmouth. En analysant les cartes 52 et 53¹¹⁷ on peut noter l'augmentation des commentaires négatifs la nuit et le resserrement spatial de ceux-ci sur les quartiers du centre-ville. Ce resserrement peut s'expliquer par la fermeture de nuit de certains espaces verts comme par exemple la colline aux oiseaux qui constitue de jour une des seules concentrations de commentaires positifs à distance du centre. De nuit le paysage formé par les représentations des caennaises est donc assez négatif ou du moins mitigé pour les espaces festifs de l'hypercentre. Les espaces festifs apparaissent dans les trois villes d'études comme mitigés ou même négatifs la nuit, ce qui peut s'expliquer par la diversité des âges des enquêtées mais également par une différence de représentation au sein des populations les plus jeunes. Pour la plus grande partie des jeunes femmes enquêtées, les espaces festifs, très denses en population, sont perçus comme rassurants, pour l'autre, cette densité est vécue comme une menace – c'est le plus souvent également la vision des femmes plus âgées.

« Il y a toujours du monde, je sais qu'en cas de problème je suis avec des gens. »
Étudiante de 22 ans habitant dans le quartier Centre Ancien à propos de la rue Écuyère (centre-ville), positif de nuit.

« Il y a les boîtes, quand les bars ferment il y a un peu de monde dehors et ce n'est pas rassurant. Je suis souvent à rentrer seule par là. » Étudiante de 19 ans habitant dans le quartier du Port, à propos du port de plaisance, négatif de nuit.

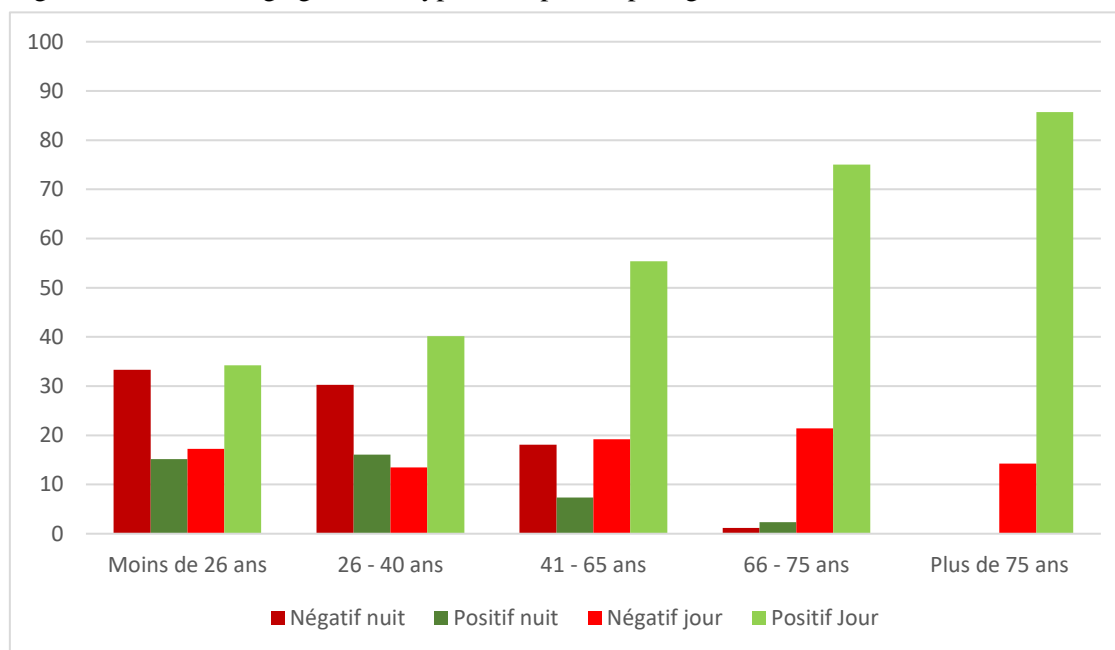
Si l'on s'attache maintenant aux raisons de ce changement de représentation entre le jour et la nuit à Caen, celles-ci sont assez similaires de Portsmouth. En analysant les cartes 54 à 68, soit le détail de la typologie des espaces négatifs, de jour puis de nuit, à Caen, on remarque que ce sont les catégories « événement marquant », « aménagement », « groupes sociaux » et – ce qui diffère de Portsmouth – « offre commerciale » qui se détachent ou se renforcent le plus la nuit dans les représentations négatives. Les commentaires qui indiquent un problème lié à l'aménagement de nuit sont principalement renforcés sur les deux zones les plus festives de la ville de Caen, l'hypercentre à proximité de la rue Écuyère et les alentours du quai Venduvre. Les « événements marquants » sont beaucoup plus nombreux de nuit que de jour et sont relativement disséminés dans le centre et la partie est de la ville de Caen. La catégorie « groupes sociaux » est encore une fois la catégorie la plus représentative, celle qui est évoquée le plus de fois dans les commentaires. Certains lieux sont particulièrement visés comme le cours Caffarelli sur la Presqu'île de Caen, lieu connu pour la présence de prostituées, plus visibles de nuit. Le quartier de la gare se détache également ainsi que la rue Saint-Jean principalement pour la

¹¹⁷ Voir « Atlas des représentations ».

présence de personnes marginalisées. Les quartiers de la Folie Couvrechef et de la Grâce de Dieu sont également visés.

Sur le total des commentaires à Caen, les types de réponses – positif de jour, de nuit ou négatif de jour ou de nuit – évoluent selon les âges. Chez les moins de 26 ans, les commentaires sont également répartis entre le jour et la nuit. Il y a cependant un inversement avec, de jour, environ deux fois plus de commentaires positifs que de commentaires négatifs et le contraire de nuit. Tout comme à Portsmouth, l’université a une place centrale à Caen géographiquement mais également dans la vie nocturne. Les enquêtées de cette classe d’âge sortent donc la nuit mais semblent percevoir les espaces publics plus négativement que positivement à ce moment de la journée.

Figure 44 : Pourcentage global de types de réponses par âge à Caen



Réalisation : E.L.B., 2021

Chez les 26-40 ans, classe de femmes jeunes actives, la répartition est similaire à celle des moins de 26 ans. La répartition entre les commentaires de jour et de nuit est quasiment équivalente. Malgré tout, il y a une amorce de changement en faveur du nombre de commentaires positifs, que ce soit de jour ou de nuit.

De 41 à 65 ans il y a un premier grand tournant qui s’opère vers une majorité de commentaires positifs en journée – 55% du total des commentaires déposés par cette classe d’âge –. La nuit ne représente plus qu’un quart du nombre de réponses, ce qui peut s’expliquer par le fait que ces femmes sont pleinement dans la vie active et sont moins impliquées dans la vie nocturne festive. En effet, les commentaires de nuit de cette classe d’âge ne font presque plus allusion à une vie nocturne festive, bien que ponctuellement à la qualité des bars restaurants ou aux lieux de culture et plus négativement à la présence dérangeante de personnes alcoolisées sur la voie publique.

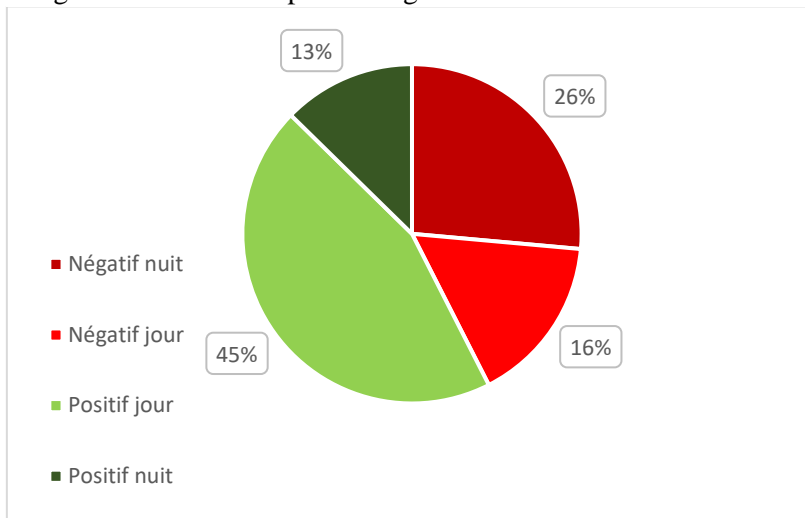
« *Personnes éméchées déambulant sur l'espace public.* » Artisane, commerçante, cheffe d'entreprise de 50 ans habitant dans le quartier Centre Ancien à propos de la rue Écuyère, négatif de nuit.

Dans les commentaires, les femmes de 41 ans et plus évoquent également de moins en moins la problématique du harcèlement de rue, des agressions, de se sentir gênée par des regards d'hommes sur leur corps. À partir de 41 ans, il commence également à y avoir une mention plus régulière des enfants, certaines de ces répondantes jugent un espace non plus uniquement par la prise en compte de leur loisir et/ou de leur sécurité personnelle, mais également par celle des enfants. Bien que la mention des enfants soit présente dans toutes les classes d'âges, elle s'intensifie à partir de 41 ans mais également chez les femmes plus âgées, probablement concernant leurs petits-enfants.

« *C'est un bel endroit pour les enfants, pour prendre un peu l'air. C'est un endroit reposant. C'est bien entretenu, il y a des fleurs, des odeurs, les rires des enfants. C'est un endroit qui permet d'échanger.* » Autre personne sans activité de 48 ans habitant dans le quartier Hastings à propos du Jardin des Plantes de Caen, positif de jour.

À partir de 66 ans, c'est un deuxième tournant dans les réponses avec la disparition de la nuit dans les commentaires des femmes interrogées. Les commentaires positifs prennent également de plus en plus de place dans les réponses des enquêtées – environ 75% des réponses chez les 66-75 ans puis 85 % des réponses chez les plus de 75 ans –. Les deux dernières classes d'âges sont très proches dans leur répartition générale. La classe d'âge des 66-75 ans est également celle qui est la plus restreinte en termes d'étendue d'âge avec celles des moins de 26 ans, étant donné que seules les jeunes femmes de plus de 16 ans ont participé à la carte. Il me semblait malgré tout important de faire la différence entre les femmes de 65-75 ans et les femmes de plus de 75 ans, entre les jeunes retraitées et les femmes plus âgées. Bien que cela se reflète plus clairement dans les commentaires de Portsmouth que de Caen, la différence est à relever entre ces deux classes d'âges.

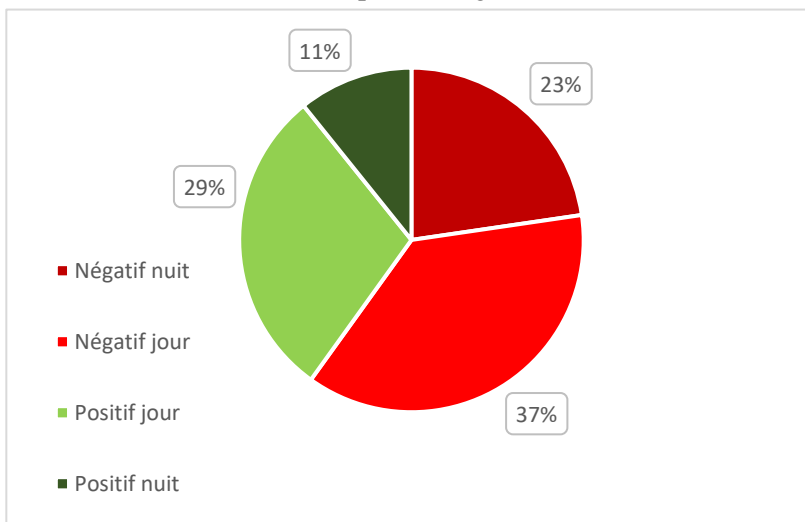
Figure 45 : Caen, distribution totale des commentaires obtenus toute catégorie confondue en pourcentage



N = 995

Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 46 : Caen, catégorie « groupes sociaux » : distribution totale des commentaires obtenus en pourcentage

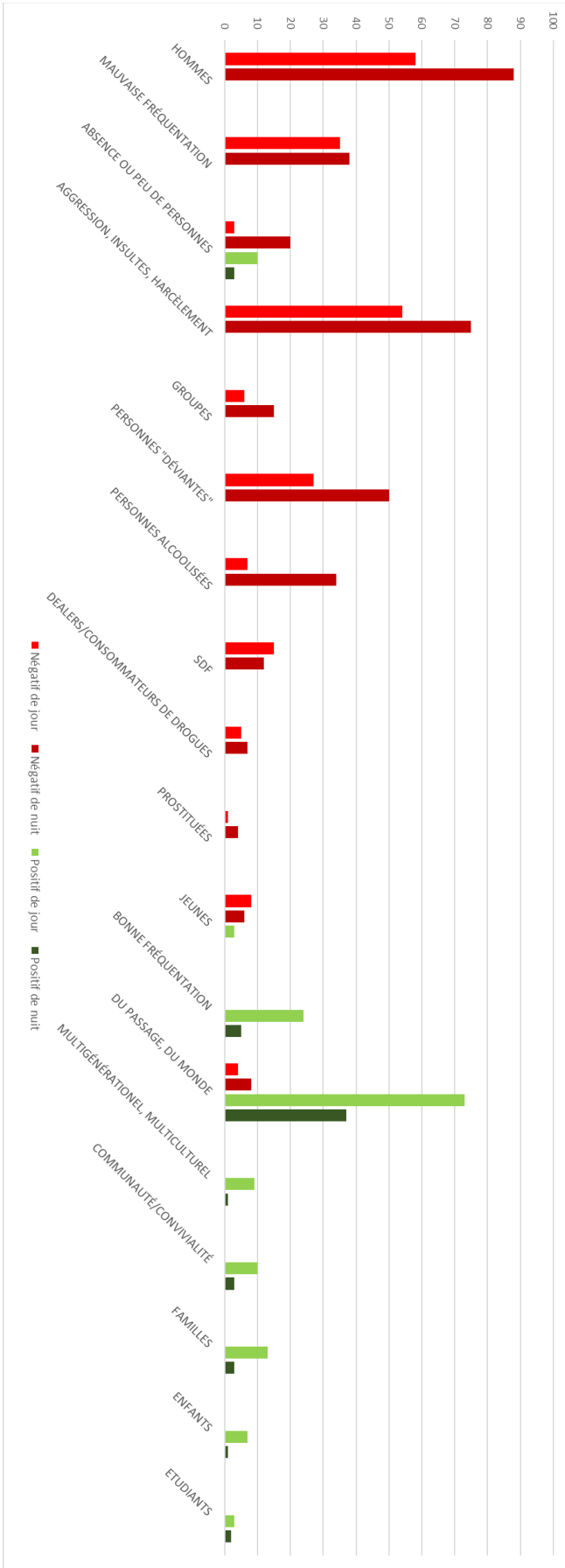


N = 529

Réalisation : E.L.B., 2021

La différence entre la distribution totale des commentaires et la distribution pour la catégorie « groupes sociaux » est intéressante à Caen avec une inversion entre le total des commentaires positifs et négatifs. En effet, une majorité de commentaires sont positifs (58%) sur le total (figure 43) et une majorité des commentaires sont négatifs (voir figure 44) pour la catégorie « groupes sociaux » (60%). Cela signifie que l'utilisation d'une justification liée à la présence ou l'absence d'individus et de groupes sociaux est plus souvent orientée de manière négative, que ce soit de nuit ou de jour. Des pistes d'explications et d'analyses très similaires à celles des villes de Portsmouth et Rouen se trouvent dans le détail de la catégorie « groupes sociaux ».

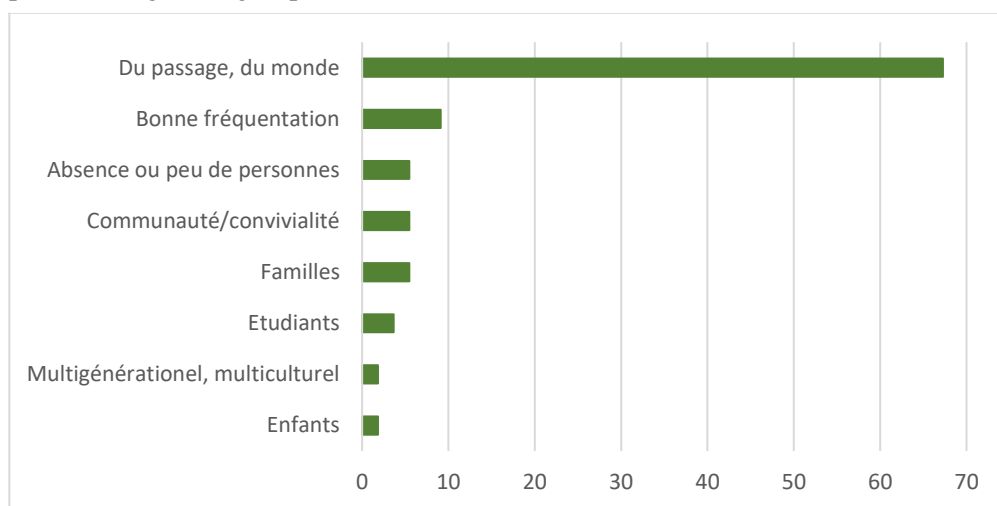
Figure 47 : Caen, détail des commentaires portant sur la catégorie « groupes sociaux », en chiffres bruts



Réalisation : E.L.B., 2021

Sur le graphique précédent, le détail est bien plus important pour les sous-catégories à surreprésentation négative que dans les sous-catégories à surreprésentations positives. De même que pour les autres cartes participatives, ce sont les types « négatif de nuit » et « positif de jour » qui se détachent quasiment systématiquement pour chaque sous-catégories, mis à part concernant les sous-catégories « SDF » et « jeunes » où il s'agit du type « négatif de jour ».

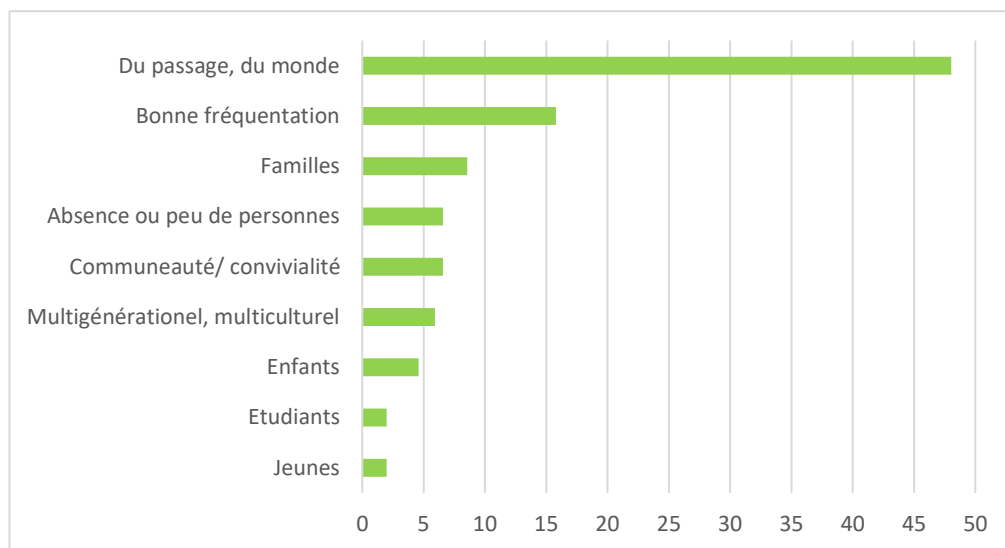
Figure 48 : Caen, répartition au sein de la classe « positif de nuit » en pourcentage pour la catégorie « groupes sociaux »



N = 57¹¹⁸

Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 49 : Caen, répartition au sein de la classe « positif de jour » en pourcentage pour la catégorie « groupes sociaux »



N = 152¹¹⁹

Réalisation : E.L.B., 2021

À Caen, les classes positives, de jour comme de nuit sont encore moins détaillées que dans les deux autres villes d'études. En particulier de nuit, c'est clairement le fait de constater

¹¹⁸ Il s'agit de 57 points au total mais répartis sur 51 commentaires. Soit une moyenne de 1,1 point par commentaire.

¹¹⁹ Il s'agit de 152 points au total mais répartis sur 138 commentaires. Soit une moyenne de 1,1 point par commentaire.

du passage, d'être dans un lieu fréquenté qui est plébiscité par les répondantes. Pour une partie d'entre elles, le fait qu'il y ait du passage est directement associé à la sécurité.

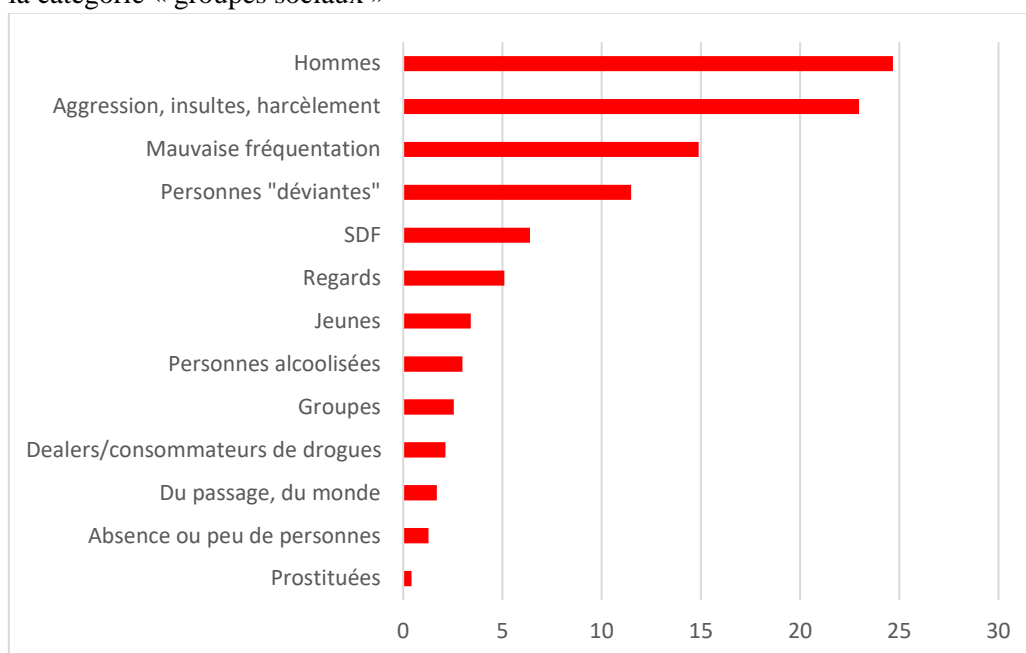
« Il y a beaucoup de monde ça me rassure. S'il se passe quelque chose il y a des gens pour réagir. » Profession intermédiaire de 27 ans habitant dans le quartier Vaucelles, à propos de la rue Écuyère, positif de nuit.

Il est répandu de trouver dans les commentaires la conviction soit qu'un lieu fréquenté agira comme un repoussoir pour des agresseurs potentiels, soit – comme dans le commentaire ci-dessus – que, s'il arrive quelque chose, des personnes en présences pourront réagir. Pourtant, ce n'est pas toujours le cas, les passant·e·s témoins d'une agression ou d'une situation relevant du harcèlement de rue resteront souvent passif·ve·s, pas nécessairement car cela les indiffère mais par peur de confronter l'agresseur ou par le choc provoqué par ce genre de situations (Dekker 2019). Pour d'autres répondantes, la fréquentation joue sur l'ambiance du lieu, elles s'y sentent bien car elles apprécient de voir l'espace habité, vivant, en mouvement.

« Il y a de l'animation, c'est vivant pour les jeunes avec les ouvertures de terrasses. » Retraitée de 80 ans habitant dans le quartier Hastings, à propos du Port de Caen, positif de jour.

Sans pour autant participer aux événements ou fréquenter les bars et restaurants, le fait de se trouver dans un espace avec une ambiance animée, du moins de jour, est un facteur qui permet de mettre à l'aise, d'apprécier de passer par, voire de s'arrêter dans un espace public. Ensuite – bien que loin derrière le premier facteur – c'est la présence d'une « bonne fréquentation » qui est appréciée de jour comme de nuit, ainsi que de familles de jour. L'expression « bonne fréquentation » est très vague mais illustre finalement le contraire de certains facteurs négatifs. Un lieu « bien fréquenté » est un lieu où il n'y a pas de harcèlement de rue, pas de personnes alcoolisées, de dealers ou de consommateurs de drogues ainsi que pas de groupes d'hommes ou de groupes de jeunes, à moins que ceux-ci soient des étudiants. En se fiant aux commentaires, une « bonne fréquentation » semble être plutôt mixte ou à majorité féminine, avec des familles ou des couples ainsi que des personnes d'âges variés.

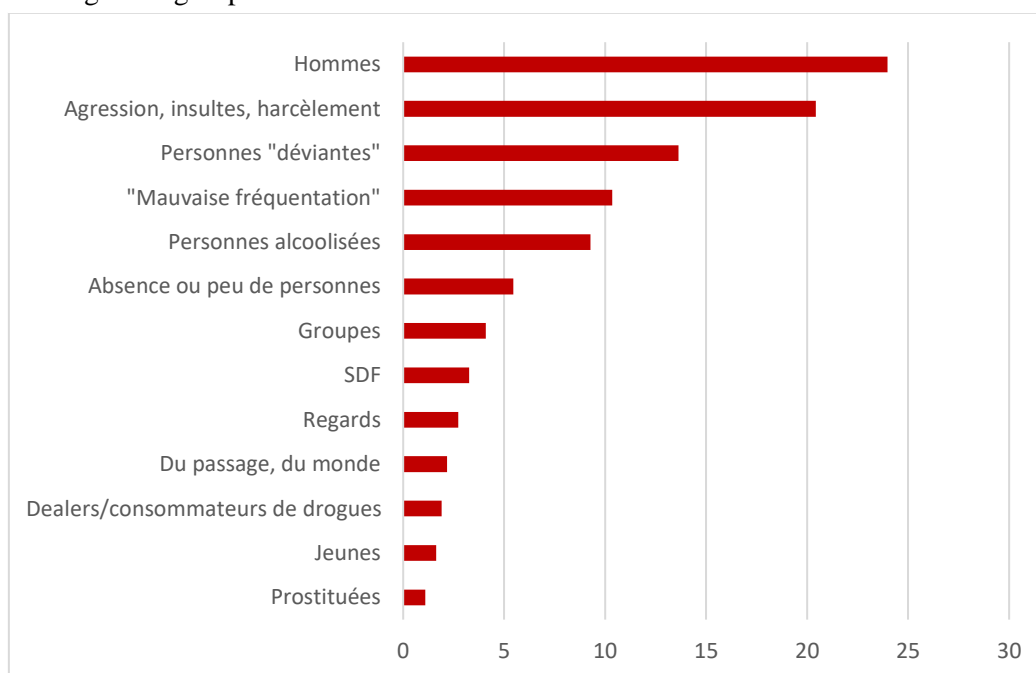
Figure 50 : Caen, répartition au sein de la classe « négatif de jour » en pourcentage pour la catégorie « groupes sociaux »



N = 236¹²⁰

Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 51 : Caen, répartition au sein de la classe « négatif de nuit » en pourcentage pour la catégorie « groupes sociaux »



N = 368¹²¹

Réalisation : E.L.B., 2021

Les classes négatives de jour comme de nuit sont bien plus détaillées. Contrairement à Portsmouth, le fait qu'il y ait du passage, du monde, n'est pas une catégorie ambivalente entre

¹²⁰ Il s'agit de 236 points au total mais répartis sur 118 commentaires. Soit une moyenne de 2 points par commentaire.

¹²¹ Il s'agit de 368 points au total mais répartis sur 194 commentaires. Soit une moyenne de 1,9 point par commentaire

ressenti positif et négatif. De jour comme de nuit, seul un faible pourcentage de répondantes ont mis en avant ce facteur comme négatif. La présence d'hommes ainsi que le fait d'avoir subi une agression, des insultes ou du harcèlement de rue sont des facteurs cités ensemble, dans environ 45 % des cas.

« Le dimanche soir en revenant du train je passe par là. Je me sens regardée et je suis souvent abordée par des hommes. J'y vais toujours manteau fermé avec des écouteurs et en marchant rapidement. » Étudiante de 19 ans habitant le quartier Calmette Saint Jean Eudes Saint Gilles, à propos de la gare de Caen, négatif de nuit.

Le sentiment négatif provoqué par les regards, le harcèlement ou les insultes, ainsi que par la présence majoritaire d'hommes est la configuration la plus encline à provoquer un changement corporel chez les répondantes, par une adaptation des habitudes vestimentaires et/ou une adaptation du langage corporel comme l'allure de marche, une attitude renfermée, ou l'utilisation d'accessoires pour paraître indisponible et justifier la non-réponse aux sollicitations extérieures.

« Insultes dès que port de jupes ou de vêtements féminins sans être vulgaire. » Étudiante de 24 ans habitant dans le quartier Université, à propos de la gare de Caen, négatif de jour et de nuit.

Pour certaines de ces femmes – principalement des jeunes femmes – le fait de subir des insultes, du harcèlement de rue, les amènent à se justifier sur leur habillement, précisant que ce n'est pas « vulgaire » par exemple. Pourtant, le concept même de vulgarité est très subjectif. Par cette justification de son habillement l'enquêtée s'inscrit sans le vouloir dans un système de justification des agressions, laissant planer le sous-entendu qu'il faudrait s'attendre à des insultes selon son habillement. Le facteur de culpabilité est très important dans ces représentations, poussant les femmes victimes d'actes malveillants à penser qu'elles ont une part de responsabilité dans ce qui leur arrive et donc à changer leur comportement et leur habillement en fonction de ce qu'elles se représentent comme provoquant de tels actes.

Par ailleurs, un nombre important de répondantes ont, comme pour les catégories positives, eu du mal à déterminer le type d'individus ou de groupes sociaux qui les mettent mal à l'aise et utilisent des termes plus génériques comme « mauvaise fréquentation ». Pourtant, contrairement aux catégories positives, les répondantes se représentent parfois très clairement quelles sont ces personnes qu'elles préfèrent éviter, mais ne souhaitent pas détailler. Elles ne souhaitent pas pointer du doigt un type de personne particulièrement défavorisées ou d'une ethnicité particulière par exemple. Ces éléments sont plus facilement développés lors de passation de questionnaires en face à face ou encore lors des entretiens que dans le cas d'une réponse en ligne. Les groupes les plus facilement cités à Caen sont les SDF ainsi que les personnes alcoolisées, qui représentent de toute façon un groupe très hétérogène, bien que majoritairement masculin dans les commentaires.

4. Rouen

Le visage de la ville de Rouen est celui qui se transforme le plus entre le jour et la nuit. En analysant les cartes 97 et 98¹²² on peut noter de jour une nette divergence des représentations avec la Rive Droite représenté globalement positivement – mis à part le quartier de la Croix de Pierre à l'est – et la Rive Gauche représentée plutôt négativement – mis à part le quartier du Jardin des Plantes. De nuit par contre, c'est la quasi-totalité de la ville qui est représenté négativement, mis à part quelques îlots comme par exemple le centre commercial Docks 76 à l'ouest ou bien la rue Beauvoisine au nord du centre-ville. Le détail de ces représentations négatives est similaire à celui de Caen avec l'intensification de la représentation des thématiques « aménagement », « évènement marquant » et « groupes sociaux ».

Les rouennaises interrogées, en particulier en comparaison de Portsmouth et Caen, ont une vision relativement négative de leur ville tous âges confondus (voir figure 50). En regardant dans le détail, cela est particulièrement visible pour les femmes de moins de 40 ans. La part de commentaires de nuit est également majoritaire jusqu'à 40 ans, ce qui différencie les résultats de Rouen avec ceux de Portsmouth et de Caen. Les commentaires négatifs de nuits sont globalement très similaires. Ils dénoncent la présence de groupes sociaux et/ou d'individus qui les mettent mal à l'aise, régulièrement en précisant leur genre masculin, des expériences d'agressions verbales voir physiques ou des remarques déplacées.

« De jour comme de nuit, de mauvaises rencontres, du harcèlement de rue, je ne me sens pas en sécurité d'autant que la rue est très longue et ne permet pas vraiment de changer de direction discrètement. Un SDF à qui je n'ai pas pu donner d'argent (je donne régulièrement) m'a dit "sinon on peut aller à l'hôtel ahah" il avait deux fois mon âge. » Étudiante de 21 ans habitant à Elbeuf à propos de la rue de la République, négatif de nuit et de jour.

La jeune femme interrogée se sent mal à l'aise de jour comme de nuit, ce qui est assez fréquent bien qu'en journée, tous âges confondus, la ville semble être perçue plus positivement que négativement, et ce dans toutes les villes étudiées. Pour autant, quand un lieu apparaît désagréable de jour, chez les femmes de moins de 40 ans, il est quasi systématiquement également dépeint comme désagréable de nuit. Ici, ce que la jeune femme décrit peut être considéré comme un « rappel à l'ordre » (Stanko 1990; Debonneville et Lieber 2021) dans l'espace public, c'est-à-dire un évènement qui peut paraître anodin mais l'a rappelée à sa condition de femme, la réduisant à son sexe, entretenant ainsi une peur vis-à-vis d'une agression sexuelle potentielle et une appréhension à la pratique de cet espace. Ces rappels peuvent être verbaux ou non verbaux comme dans l'exemple ci-dessous.

¹²² Voir « Atlas des représentations ».

« Beaucoup de dealers, on se fait mater des pieds à la tête tout le temps, on se fait aborder. Je n'ose pas porter une jupe dans ce quartier et en particulier dans cette rue. » Artisane, cheffe d'entreprise de 33 ans habitant dans le quartier Pasteur Madeleine à propos du quartier Saint-Sever, négatif de jour et de nuit.

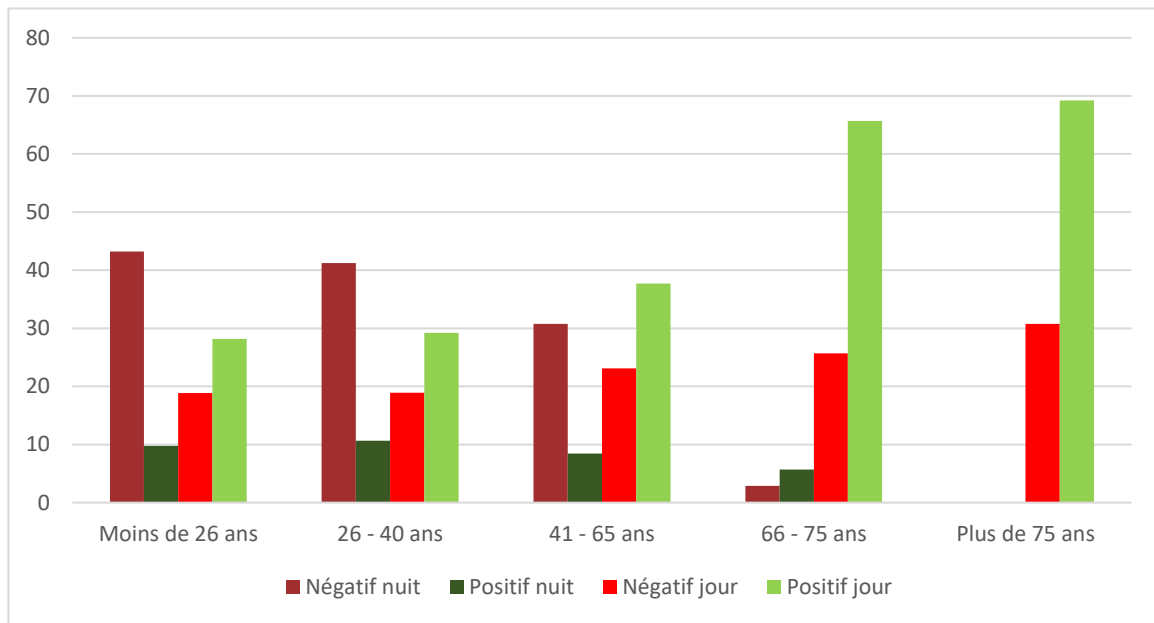
Ici, ce qui met particulièrement mal à l'aise la femme interrogée ce sont les regards des hommes sur son corps, et particulièrement d'hommes qu'elle reconnaît comme étant potentiellement dangereux. Ces rappels à l'ordre constants l'obligent ainsi à adapter sa façon de pratiquer les espaces publics en modifiant sa tenue pour se sentir plus à l'aise. Par contre, elle n'indique pas pour autant qu'elle évite complètement la rue où cela se produit. D'une part, cette option n'est pas toujours une possibilité et, d'autre part, il ressort dans les commentaires que les femmes des classes d'âges plus jeunes – 40 ans ou moins – auront tendance à continuer à pratiquer un lieu qui les met mal à l'aise, mais éventuellement en mettant en place des stratégies corporelles.

Concernant le ressenti de nuit selon les âges, Rouen se place dans une position intermédiaire à Portsmouth et Caen. La part de la nuit dans les réponses va en décroissant jusqu'à disparaître complètement pour les femmes interrogées de plus de 75 ans comme à Caen. Pourtant, de manière similaire à Portsmouth (35%), la temporalité nocturne est toujours présente à 39% pour les 41-65 ans. Il y a donc un écart plus marqué à Rouen entre les pratiques et les représentations des femmes interrogées de 41-65 ans et celles des femmes jeunes retraitées de 66-75 ans. Le sentiment de malaise, voire d'insécurité des femmes de 41-65 ans diffère tout de même sensiblement de celui des femmes plus jeunes lorsqu'on analyse les commentaires.

« Je préfère éviter cet arrêt la nuit, passage du bus pas assez fréquent, trop de personnes qui "trainent", cela engendre pour moi un sentiment de danger. » Profession intermédiaire de 50 ans, habitant à Canteleu, à propos de l'arrêt de bus du Kindarena, négatif de nuit.

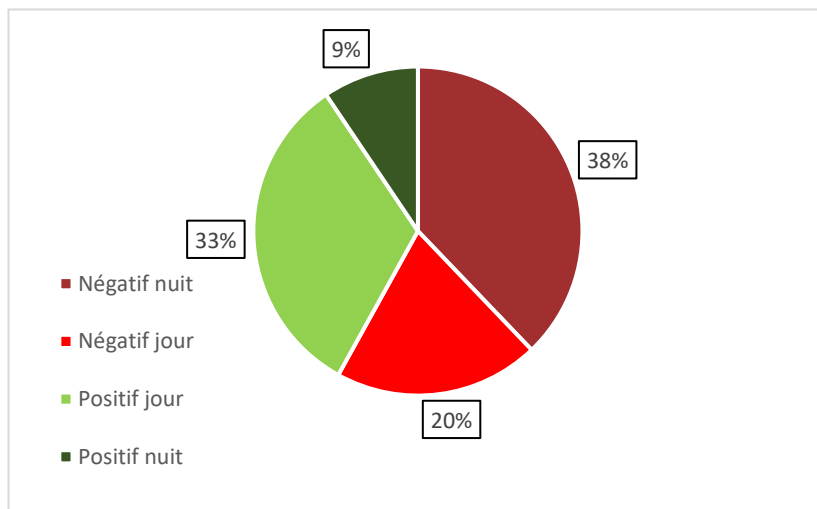
En effet, il est moins fréquent de retrouver des descriptions de « rappels à l'ordre » chez les femmes des classes d'âges de 41 ans et plus, mais plutôt des descriptions de situations où comme ici, la population en présence et le faible flux de passants les rendent mal à l'aise.

Figure 52 : Pourcentage de type de réponse par âge à Rouen



Réalisation : E.L.B., 2021

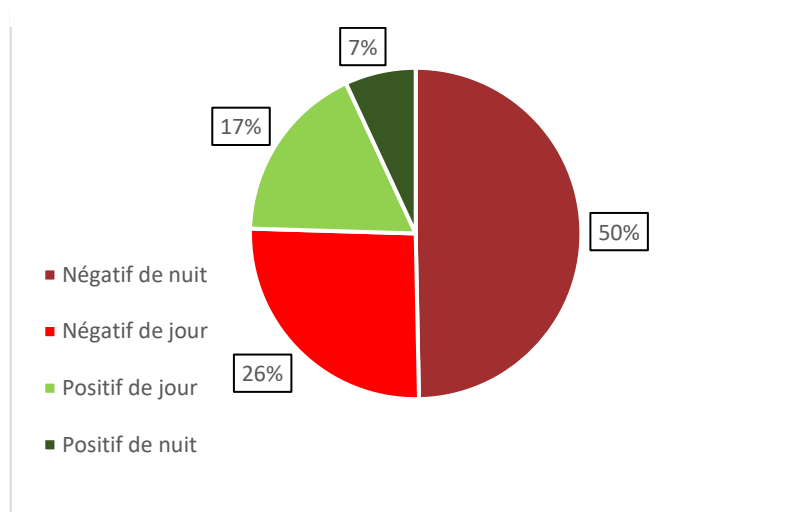
Figure 53 : Rouen, distribution totale des commentaires obtenus toute catégorie confondue en pourcentage



N = 901

Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 54 : Rouen, catégorie "groupe sociaux", distribution totale des commentaires obtenus en pourcentage



N = 499

Réalisation : E.L.B., 2021

À Rouen sur le global, le nombre de commentaires négatifs (58%) l'emporte sur le nombre de commentaires positifs (42%). La part du ressenti positif de nuit est également plus faible que dans les deux autres villes d'études. C'est la seule des villes étudiées qui est, dans l'ensemble, ressentie plus négativement que positivement par les femmes interrogées. En entrant dans le détail de la catégorie « groupe sociaux » (figure 52), les chiffres sont clairs. Pour 76% des participantes, l'évocation de groupes sociaux, d'individus, de classes d'âge ou encore de la présence ou absence de personnes dans la rue est rattachée à un ressenti négatif et pour 50% à un ressenti négatif de nuit. Lorsque les enquêtées à Rouen évoquent la présence humaine dans les espaces publics, c'est en majorité pour désigner des personnes malintentionnées ou du moins de personnes qui les dérangent, voire même les effraient par leur présence dans l'espace public. Pour les répondantes de Rouen, le lien entre sentiment de sécurité ou d'insécurité et type de population en présence est très clair.

« Lieu avec fréquentations assez " hype" (le Petit Bar, le Brazil, Ginette) bonnes fréquentations=danger minime=sentiment de sécurité » Employée de 22 ans habitant dans le quartier du Vieux marché, à propos de la rue des antiquaires, positif de nuit.

Par exemple, dans le commentaire ci-dessus, le rapprochement entre sentiment de sécurité et type de personnes – en fonction de leur statut social notamment – en présence dans l'espace public est très clair et présenté de manière quasiment caricaturale. Pour autant, l'origine du sentiment de confort dans les espaces publics n'est pas toujours si claire, même quand il s'agit d'individus et de groupes sociaux.

« Lieu fréquenté par différents publics mais l'espace est aéré. » Cadre et professions intellectuelles supérieures de 43 ans habitant dans le quartier Gare SNCF, à propos des Quais de Seine, positif de jour.

Dans ce court commentaire fait à propos des Quais de Seine, l'enquêtée aborde la diversité des groupes sociaux en présence ainsi que le lien entre aménagement et groupes sociaux. En effet, cette femme laisse entendre par l'expression « différents publics » qu'il y a dans ce lieu une population diversifiée mais pas nécessairement de celles qu'elle fréquenterait normalement, du moins pour partie. Cependant, elle reconnaît que si une partie de la population pourrait la déranger dans d'autres circonstances, ce n'est pas le cas ici du fait de l'aménagement de l'espace qui est « aéré » et du mélange – ou du moins de la cohabitation – des groupes d'individus différents – potentiellement encouragée par le caractère large et aéré du lieu –. Dans certains cas, la structure d'un lieu et son aménagement peuvent intervenir dans la construction d'un sentiment de sécurité ou d'insécurité – ou plus largement de confort ou d'inconfort – chez les usagers des espaces publics. L'aménagement pensé pour l'ensemble des habitants peut aider à la diversification de la fréquentation d'un lieu, mais il n'y a pas pour autant de réponse « automatique ». Par exemple, s'agissant de l'appréhension vis-à-vis des espaces publics nocturnes, deux formes se détachent quand il est question d'aménagement :

- La peur liée aux recoins et ruelles :

« De jour c'est magnifique et il y a une ambiance sereine mais de nuit ça devient sombre et plein de recoins. Surtout la petite place derrière la cathédrale à côté du parvis. Il y a souvent des hommes assis mais que l'on ne peut pas voir de la rue. »

Cadre et profession intellectuelles supérieures de 26 ans habitant le quartier de la place Saint Marc, à propos de la rue Saint Romain, positif de jour, négatif de nuit.

- La peur liée aux espaces ouverts, dégagés :

« Le lieu est désert de nuit et ouvert, une personne peut nous voir de loin et il y a peu d'endroits où se réfugier. »

Cadre et profession intellectuelles supérieures de 26 ans habitant le quartier de la place Saint Marc, à propos de la place Saint Marc, négatif de nuit.

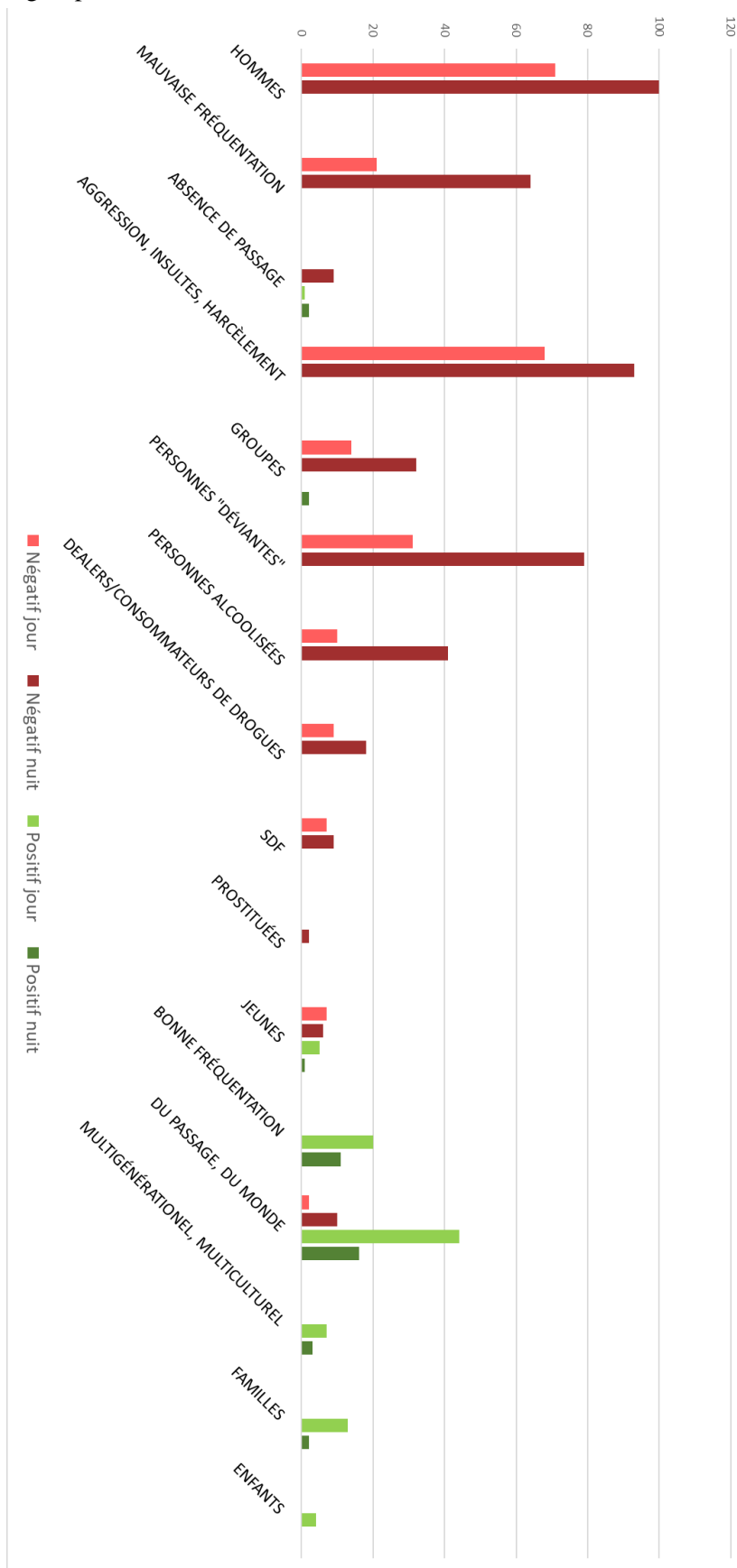
Ces deux formes d'appréhension, pourtant *a priori* contradictoires – la peur d'un lieu fermé avec des recoins et d'un lieu très ouvert – qui plus est chez la même participante, illustrent le fait que l'aménagement ne fait pas tout dans la construction d'un ressenti agréable, dans un confort des espaces publics. Dans les deux cas, aux côtés de l'aménagement et de la structure du lieu interviennent des facteurs que j'ai classés dans la catégorie « groupes sociaux ». Dans le premier cas la présence d'hommes statiques dans l'espace public, dans le second cas l'absence totale d'individus pratiquant l'espace.

De manière générale, la catégorie de typologie « groupe sociaux » représente 55% des commentaires, soit plus de la moitié des commentaires déposés sur la carte participative de Rouen (499 commentaires sur 901 au total). À Rouen, le détail de la catégorie « groupes sociaux », selon le moment de la journée et le caractère positif ou négatif attribué à la sous-

catégorie est assez similaire à celle de Caen et Portsmouth. Si l'on observe le graphique ci-dessous (figure 53) de manière globale dans un premier temps, on peut noter qu'un plus grand nombre de catégories sont renseignées pour les commentaires négatifs que pour les commentaires positifs (11 catégories sur 16 où le négatif est supérieur au positif). Une seule catégorie apparaît vraiment partagée entre les commentaires positifs, principalement de jour, et négatifs, celle des « jeunes ». Néanmoins, lors de l'analyse des commentaires négatifs impliquant le mot-clé « jeunes », un autre mot-clé associé ressort, celui de « groupes ». Ce qui crée un sentiment d'appréhension, de malaise, c'est plutôt la présence de groupes de jeunes, masculins ou mixtes. De jour, la présence de jeunes est plébiscitée principalement par des personnes également jeunes. Une partie de ces commentaires évoque de manière indirecte le statut étudiant de ces jeunes, même si l'évocation directe de cette catégorie était trop faible dans le cas de Rouen pour former une catégorie unique, ce qui n'est pas le cas pour les cartes participatives de Portsmouth¹²³ en particulier et de Caen dans une moindre mesure.

¹²³ Pour rappel, à Portsmouth le terme de « jeune » est utilisé uniquement négativement dans les commentaires et renvoie à des jeunes délinquants. Il est contrebalancé par des commentaires portant sur une sous-catégorie « étudiants » perçue principalement positivement qui n'est pas du tout ressortie dans le cas de Rouen.

Figure 55 : Rouen, Détail des commentaires portant sur la catégorie « groupes sociaux », en chiffres bruts



Réalisation : E.L.B., 2021

L'élément de différenciation le plus flagrant concerne la sous-catégorie « jeunes » pour laquelle le caractère positif de jour ressort plus clairement qu'à Caen et Portsmouth. Une partie de ces commentaires positifs sont déposées par des femmes également jeunes qui plébiscitent une ambiance festive mais également des lieux où elles se reconnaissent dans la population qui pratique et s'approprie l'espace commenté. Pourtant, l'âge est souvent insuffisant pour se reconnaître dans la population qui pratique un espace.

« J'habite dans ce quartier depuis 4 ans et je le fréquente régulièrement la nuit. Beaucoup de jeunes traînent dans ce quartier, le rendant de prime abord peu rassurant. Finalement, il s'avère qu'ils ne restent qu'entre eux, et qu'ils assurent une constante présence dans la rue. » Cadre et professions intellectuelles supérieures de 23 ans habitant dans le quartier Saint Hilaire à propos de la rue Saint Hilaire et de la rue Saint Vivien, positif de nuit.

Ce commentaire est particulièrement intéressant car il démontre que dans certains cas, la peur dans les espaces publics est plus liée à l'inconnu et à des *a priori* véhiculés par les médias, les amis, la famille ou encore des expériences personnelles dans d'autres lieux, que réellement à un type de population en présence dans le lieu. C'est finalement la pratique régulière et l'appropriation progressive d'un lieu qui permet de déterminer ce qui tient du risque, d'une insécurité dans les faits, ou bien d'un sentiment d'insécurité. Le sentiment d'insécurité peut provenir de nombreux facteurs, mais l'un de ceux apparaissant le plus clairement dans les commentaires de la carte participative de Rouen est la confrontation à un individu ou à des groupes d'individus, des groupes sociaux dans lequel l'enquêtée ne se reconnaît pas. Dans le commentaire cité précédemment, on peut supposer que ces « jeunes qui traînent » sont d'une part des hommes, et d'autre part sont perçus par l'enquêtée comme d'un classe sociale différente de la sienne. Dans d'autres cas, les commentaires laissent moins de place à l'interprétation, en particulier à propos des quartiers les plus sensibles de Rouen comme Saint-Sever, où certains commentaires deviennent racistes.

« Population masculine de culture arriérée qui juge les tenues des femmes ouvertement » Cadre et professions intellectuelles supérieures de 30 ans, habitant à Saint Sever à propos de l'arrêt de métro Joffre Mutualité (Quartier Saint-Sever), négatif de jour et de nuit.

« Je me sens toujours observée par la même catégorie d'hommes c'est-à-dire des Arabes et des racailles. » Employée de 24 ans habitant à Sotteville-lès-Rouen à propos du centre commercial Saint Sever, négatif de jour.

Les deux commentaires ci-dessus sont assez durs mais évoquent finalement la même chose. Ces femmes craignent et rejettent des populations qui sont différentes d'elles. La différence tient ici au fait qu'elles ont apparemment vécu des événements marquants, du harcèlement de rue de la part de certains des individus qui pratiquent les lieux commentés. Elles

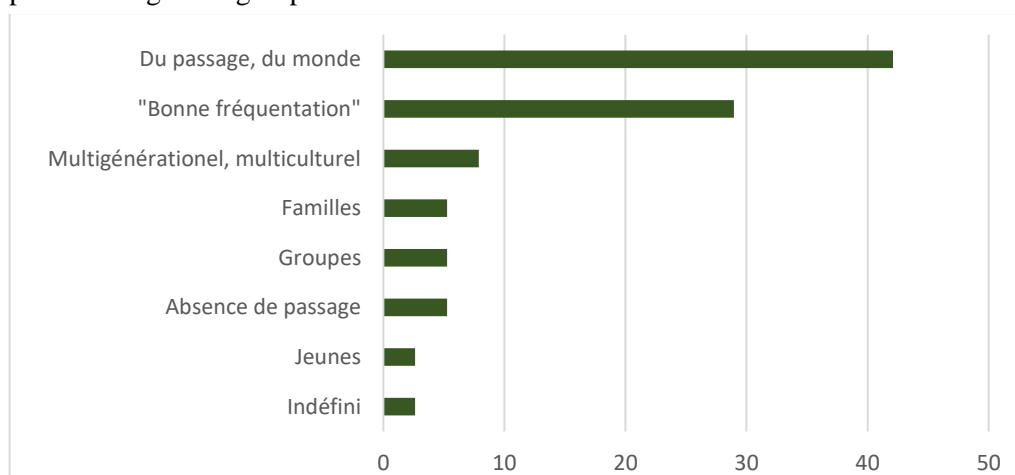
ont ensuite assimilé ces évènements marquants à l'ensemble des personnes correspondant selon elles au profil social, genré et racial de la ou des personnes ayant perpétré ces actions.

D'autres critères diffèrent à Rouen, comme le nombre plus élevé de commentaires (voir figure 54) évoquant la présence – principalement de nuit – de personnes alcoolisées comme un critère négatif. La question de l'orientation sexuelle notamment est abordée à Rouen en rapport avec la présence de personnes alcoolisées comme un critère discriminant.

« Je l'emprunte pour aller de la place cauchoise à la place du vieux¹²⁴ et il y a souvent des hommes bourrés. Étant une fille en couple avec une fille je n'ose pas lui tenir la main quand je passe par là. » Étudiante de 22 ans habitant dans le quartier Cauchoise à propos de la rue Cauchoise, négatif de nuit

La jeune femme interrogée se considère plus à risque dans l'espace public du fait de sa sexualité et utilise comme stratégie corporelle de réfréner les marques d'affection envers sa partenaire en passant dans cet espace occupé par des groupes d'hommes alcoolisés, ce qu'elle considère comme une potentielle menace.

Figure 56 : Rouen, répartition au sein de la classe « positif de nuit » en pourcentage pour la catégorie « groupes sociaux »



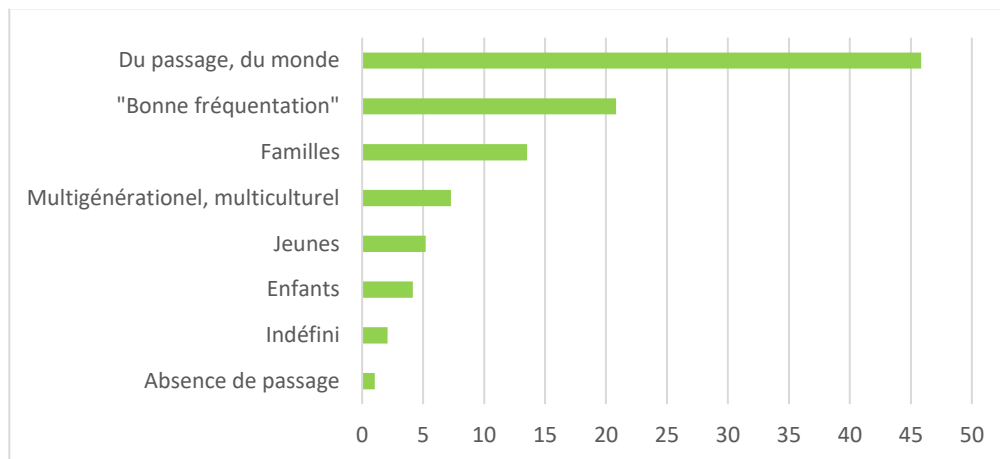
N = 38¹²⁵

Réalisation : E.L.B., 2021

¹²⁴ La « place du vieux » est une expression qui revient souvent chez les enquêtées de Rouen. C'est un diminutif pour la place du Vieux Marché.

¹²⁵ Il s'agit de 38 points au total mais répartis sur 33 commentaires. Soit une moyenne de 1,2 point par commentaires.

Figure 57 : Rouen, répartition au sein de la classe « positif de jour » en pourcentage pour la catégorie « groupes sociaux »



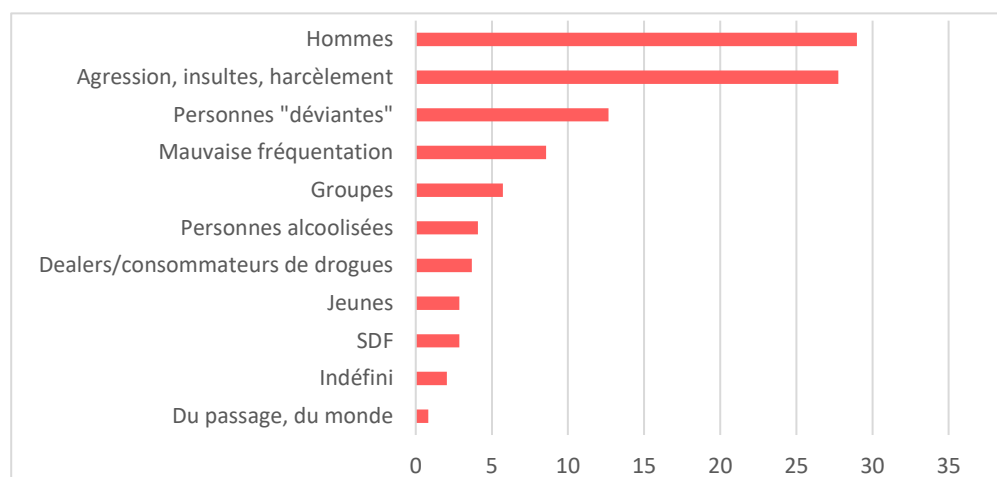
N = 96¹²⁶

Réalisation : E.L.B., 2021

La répartition des catégories au sein des classes « positif de nuit » et « positif de jour » à Rouen est globalement très similaire à celle de Caen et de Portsmouth, avec une surreprésentation de jour comme de nuit de l'évocation de la présence de passants dans l'espace public comme un facteur apprécié ainsi que d'une population qui serait de « bonne fréquentation ». Tout comme pour les autres villes, déterminer exactement ce qui provoque l'appréciation d'un lieu à Rouen, notamment en ce qui concerne la catégorie « groupes sociaux », semble plus difficile que de déterminer ce qui provoque le rejet d'un lieu. L'illustration est faite encore une fois par le nombre moindre de catégories listées pour le caractère positif que pour le caractère négatif, ainsi que l'utilisation de termes très vagues comme « bonne fréquentation » qui ne permettent pas d'avoir une image de la population en question. En ce qui concerne le reste des facteurs, les répondantes de Rouen ont des réponses similaires à celles de Portsmouth en ce qui concerne les classes positives en mettant en avant le caractère familial et multiculturel et/ou multigénérationnel du lieu commenté.

¹²⁶ Il s'agit de 96 points au total mais répartis sur 84 commentaires. Soit une moyenne de 1,1 point par commentaire.

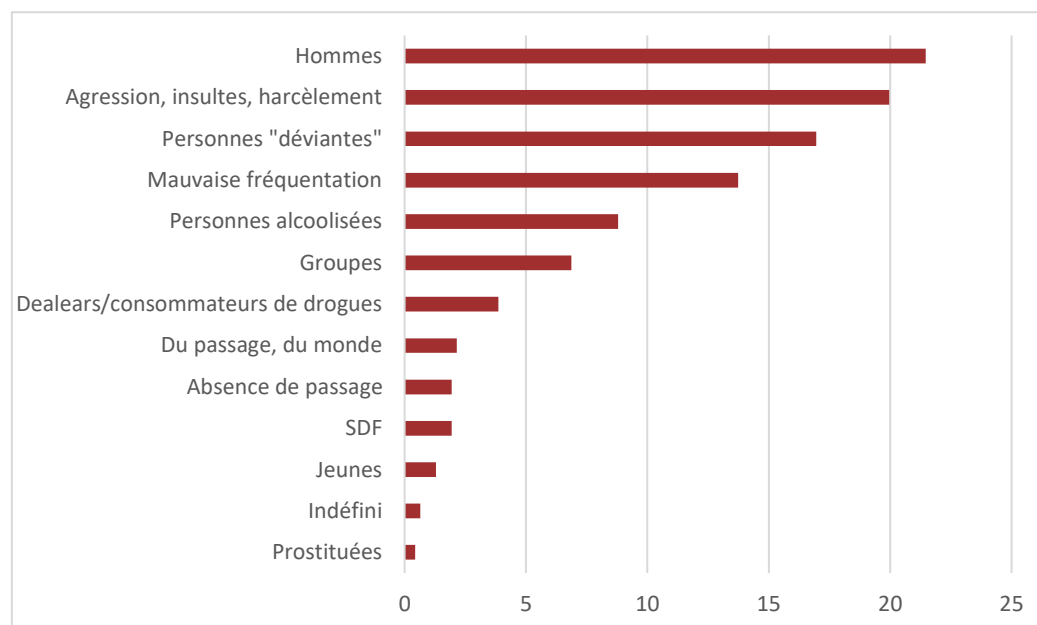
Figure 58 : Rouen, répartition au sein de la classe « négatif de jour » en pourcentage pour la catégorie « groupes sociaux »



N = 245¹²⁷

Réalisation : E.L.B., 2021

Figure 59 : Rouen, répartition au sein de la classe « négatif de nuit » en pourcentage pour la catégorie « groupes sociaux »



N = 466¹²⁸

Réalisation : E.L.B., 2021

En ce qui concerne les classes négatives de jour et de nuit au contraire, les répondantes de Rouen se rapprochent plus clairement des répondantes de Caen que de celles de Portsmouth. Pour ces deux classes, les éléments les plus cités dans les commentaires sont la présence d'hommes et les agressions, les insultes, le harcèlement, des facteurs qui par ailleurs ont le plus fort taux de corrélation de l'ensemble du jeu de données (tableau 12), ce qui signifie qu'une

¹²⁷ Il s'agit de 245 points au total mais répartis sur 123 commentaires. Soit une moyenne de 2 points par commentaires.

¹²⁸ Il s'agit de 466 points au total mais répartis sur 237 commentaires. Soit une moyenne de 2 points par commentaire.

grande part des répondantes de Rouen associent dans leurs commentaires les hommes avec les agressions, les insultes et le harcèlement.

Tableau 12 : Tableau de corrélation (Pearson) des facteurs déterminés comme négatifs par les enquêtées de Rouen

| Variables | Hommes | Aggression, insultes, harcèlement | Mauvaise fréquentation | SDF | Personnes alcoolisées | Dealers/consommateurs de drogues | Prostituées | Personnes "déviantes" (personnes alcoolisées, SDF, prostituées, dealers, autres) | Jeunes | Absence de personnes | Du passage, du monde | Groupes |
|--|----------|-----------------------------------|------------------------|----------|-----------------------|----------------------------------|-------------|--|----------|----------------------|----------------------|----------|
| Hommes | 1 | 0,672 | -0,229 | 0,004 | 0,063 | -0,053 | -0,046 | 0,013 | -0,033 | -0,092 | -0,301 | 0,094 |
| Aggression, insultes, harcèlement | 0,672 | 1 | -0,170 | 0,035 | -0,050 | -0,026 | -0,044 | -0,027 | -0,093 | -0,113 | -0,289 | 0,006 |
| Mauvaise fréquentation | -0,229 | -0,170 | 1 | -0,062 | -0,112 | -0,098 | -0,031 | -0,236 | -0,096 | -0,047 | -0,201 | -0,088 |
| SDF | 0,004 | 0,035 | -0,062 | 1 | 0,083 | 0,095 | -0,012 | 0,321 | 0,078 | 0,039 | -0,047 | 0,089 |
| Personnes alcoolisées | 0,063 | -0,050 | -0,112 | 0,083 | 1 | 0,171 | 0,083 | 0,576 | 0,037 | -0,014 | -0,104 | 0,069 |
| Dealers/consommateurs de drogues | -0,053 | -0,026 | -0,098 | 0,095 | 0,171 | 1 | -0,016 | 0,398 | 0,085 | -0,041 | -0,104 | 0,122 |
| Prostituées | -0,046 | -0,044 | -0,031 | -0,012 | 0,083 | -0,016 | 1 | 0,117 | -0,013 | -0,010 | 0,063 | -0,021 |
| Personnes "déviantes" (personnes alcoolisées, SDF, prostituées, dealers, autres) | 0,013 | -0,027 | -0,236 | 0,321 | 0,576 | 0,398 | 0,117 | 1 | 0,017 | -0,028 | -0,199 | 0,132 |
| Jeunes | -0,033 | -0,093 | -0,096 | 0,078 | 0,037 | 0,085 | -0,013 | 0,017 | 1 | -0,033 | -0,083 | 0,290 |
| Absence de personnes | -0,092 | -0,113 | -0,047 | 0,039 | -0,014 | -0,041 | -0,010 | -0,028 | -0,033 | 1 | -0,068 | 0,032 |
| Du passage, du monde | -0,301 | -0,289 | -0,201 | -0,047 | -0,104 | -0,104 | 0,063 | -0,199 | -0,083 | -0,068 | 1 | -0,117 |
| Groupes | 0,094 | 0,006 | -0,088 | 0,089 | 0,069 | 0,122 | -0,021 | 0,132 | 0,290 | 0,032 | -0,117 | 1 |

Réalisation : E.L.B., 2021

Dans le détail, de nuit, la répartition des facteurs négatifs listés par les répondantes est quasiment identique à Rouen et à Caen, mis à part la présence de dealers et consommateurs de drogues, plus importante – ou du moins représenté comme telle – à Rouen qu'à Caen. Une hypothèse pour expliquer cette différence pourrait être le fait que Rouen est une ville au cœur d'une métropole importante, et donc concentre des flux de produits illicites potentiellement plus importants que Caen. De jour à Rouen, les groupes et les personnes alcoolisées sont plus souvent représentés comme un facteur négatif qu'à Caen, où les répondantes mettent plus en avant les SDF et les jeunes.

« Impossible de passer devant cet endroit sans se faire siffler ou interpellé par des hommes saouls qui « trainent » devant toute la journée. » Employée de 25 ans habitant à Mont Saint Aignan à propos de la place de la Croix de Pierre, négatif de jour.

Conclusion du chapitre 9

Les trois villes étudiées ont donc des profils de représentations des femmes y vivant assez différents. À Portsmouth, les femmes interrogées ont une vision très positive de leur ville et en particulier de la partie sud, marquée par les zones naturelles et la mer. La ville de Caen est représentée de manière plus mitigée avec – jour et nuit confondus – une opposition entre un nord-ouest de la ville représenté de manière plutôt positive et un sud-est représenté de manière plutôt négative. À Caen, la différence entre le jour et la nuit est plus notable qu'à Portsmouth du point de vue des représentations. Cela pourrait s'expliquer par le fait qu'une partie importante des zones représentées positivement à Caen sont des espaces verts qui sont soit fermés la nuit, soit non éclairés pour préserver la biodiversité et donc plus difficilement praticables de nuit. À Portsmouth le linéaire côtier, la digue et les espaces verts de cette zone sont ouverts de jour comme de nuit. Ces espaces ne sont pas forcément éclairés mais sont ponctués de zones plus ou moins lumineuses, certaines éclairées de manière originale avec des guirlandes lumineuses colorées par exemple. Rouen apparaît quant à elle comme une ville représentée assez négativement par les enquêtées, de jour comme de nuit. Plusieurs facteurs entrent probablement en jeu dans cette vision de la ville, comme le fait que Rouen soit le cœur d'une métropole. Si à Caen et encore plus à Portsmouth la part des personnes n'habitant pas la ville même est très faible, ce n'est pas le cas à Rouen avec près de 40% des enquêtées qui n'habitent pas à Rouen même, mais dans d'autres villes de la métropole. Malgré tout, peu d'entre elles ont décidé de commenter leur ville et ont plutôt donné leur avis sur la ville-centre. Leur vision de Rouen n'est pas celle d'habitantes mais de personnes qui viennent pour le travail, pour leurs enfants, pour des loisirs éventuellement. Un autre facteur pourrait être lié aux espaces verts. Bien que les berges soient aménagées à Rouen, on ne retrouve pas de grandes étendues naturelles comme à Portsmouth et on peut également noter l'absence de grands espaces verts – ouverts ou fermés – comme à Caen avec la colline aux oiseaux ou le château. Ces espaces verts étant des points focaux des représentations positives à Caen et à Portsmouth, on pourrait penser que leur absence à Rouen même est une piste d'explication concernant le profil de représentations tourné vers le négatif de cette ville.

Identifier les zones représentées positivement et négativement dans chaque ville est un premier pas vers l'identification d'un schéma de récurrence dans les éléments apportant du confort ou de l'inconfort aux enquêtées dans les espaces publics. C'est ensuite en détaillant les commentaires que nous avons pu comprendre les causes du rejet ou au contraire de l'appréciation des lieux. Pour chacune des villes, les catégories qui semblent les plus déterminantes, c'est-à-dire les catégories qui ont été comptabilisées le plus de fois dans les commentaires, sont « aménagement », « évènement marquant » et « groupes sociaux ». Dans le détail de cette dernière catégorie, on remarque que si les raisons d'un inconfort dans les espaces publics – liées au facteur social – sont détaillées et clairement identifiées dans le

commentaire, et cela de manière similaire dans les trois villes d'études (la présence d'hommes, le fait de subir des insultes, la présence de personnes déviantes, etc.), les raisons d'un sentiment de confort semblent beaucoup plus floues. En effet, si de manière très nette le fait qu'il y ait du passage – sans pour autant qu'il s'agisse d'une foule – est un élément qui apporte du confort aux enquêtées, la définition d'une « bonne fréquentation » d'un espace public n'est pas aussi claire. En extrapolant les réponses qui précisent la nature de cette « bonne fréquentation » – relativement similaire dans les trois villes – on retrouve finalement l'idée d'une population variée en âge, avec des familles et donc des enfants, mais également variée culturellement et ethniquement. La mixité, l'inclusivité, serait donc un facteur important de confort dans les espaces publics pour les enquêtées.

Chapitre 10

Quelle place pour les corps féminins et pour les corps sexués de femmes dans les espaces publics ?

Évènement marquant : Elisabeth

« **Albert road I always feel anxious**, someone grabbed my phone out of my hand not so long ago, I just texted my mom saying, she was looking after my boy so I was saying “I’m just back in 20 minutes” and **this guy talked to me and I was saying “no thank you, no thank you” and he just grabbed my phone out of my hand and then gave it back to me, he was hum... making a point that I was on my phone and wouldn’t speak to him**. So... there’s always people like that down there. I go down there for work, but I try, if I go with the boys, to avoid that. But it’s still one of my main routes. Hum... So, I’m not always comfortable walking down there. (...) **I didn’t go down Albert Road for a long time after that**. I would go in the morning on the way to work, but hum... we also go sometimes on Thursday to euh... the baby group that’s at the end of Fawcett Road. And... instead of just going just the easy way out of my house along Albert Road, I would go... down Devonshire Avenue, meet my friend there instead to meet her at the group and then walk up the road that way with her. »

Elisabeth, femme jeune, Milton, Portsmouth

Introduction du chapitre 10

Dans ce chapitre, nous continuerons d’analyser les facteurs influençant les sentiments de confort et de d’inconfort dans les espaces publics de Caen, Rouen et Portsmouth. Cependant, ce n’est plus une vision générale, par ville, que nous allons adopter ici mais plutôt une vision centrée sur l’espace corporel féminin. En effet, l’espace corporel est le premier lieu d’expression du confort, et de l’inconfort. Je présenterai tout d’abord la vision qu’ont les enquêtées du corps de la femme et de leur propre corps en particulier, afin de comprendre s’il existe, d’une part, des différences culturelles notables entre la France et l’Angleterre dans la construction de la représentation de ce qu’est la féminité, et d’autre part, s’il existe des évolutions récurrentes avec l’âge parmi les enquêtées. Le fait de définir ce qu’est la féminité et ce qu’elle représente pour les enquêtées nous permettra, par la suite, de développer en conscience les stratégies corporelles qu’elles adoptent. Ces stratégies corporelles couvrent bien entendu l’habillement et le besoin – ou non – d’adaptation que les enquêtées ressentent

quotidiennement, mais également les évitements, ou par exemple l'utilisation d'accessoires pour paraître « indisponible ». Cette mise en scène du corps peut être clairement planifiée, comme lorsqu'on emporte une tenue de rechange pour rentrer d'un événement en soirée, ou bien intégrée, créant ainsi la sensation d'être « *out of place* » (Bhattacharyya 2015), en décalage dans l'espace public. Le développement de cette mise en scène du corps appelle alors à détailler les lieux où elle est ressentie comme nécessaire. En effet, certains types d'espaces et certaines temporalités sont communément représentés comme des lieux ou des moments de danger. Afin de mieux saisir l'essence de cette représentation collective, je développerai de quelle façon elle peut s'appliquer de manière individuelle, sur des lieux réels à Caen, Rouen et Portsmouth.

1. Quelles féminités ? Les stéréotypes du genre au quotidien

Avant d'essayer de comprendre le lien entre habillement, féminité et pratique des espaces publics, il est nécessaire d'avoir un aperçu des visions de la « féminité » mobilisées par les enquêtées. Ont-elles une vision stéréotypée de la féminité ? Si oui, questionnent-elles cette vision ou bien au contraire sont-elles complètement en accord avec celle-ci ? Si non, ont-elles leur propre vision de la féminité ou bien se placent-elles en opposition totale avec ce concept ? Ces questions ont une réelle importance pour l'analyse qui va suivre car il s'agit avant tout de comprendre dans quelle mesure les enquêtées sont assez à l'aise pour être elles-mêmes dans l'espace public, pour s'habiller et se comporter comme elles le souhaitent. Cette analyse de fond de la notion de féminité, pour l'échantillon de femmes enquêtées, nous permettra de mettre en relief dans le prochain chapitre l'analyse par comptage de l'habillement des femmes dans certains espaces publics.

1.1. La féminité stéréotypée

Lorsqu'on évoque la notion de féminité, il y a une définition ou du moins un ensemble de définitions auxquelles on peut s'attendre, des définitions aisément imaginables. Si ces définitions sont attendues, c'est avant tout parce que ce sont celles qui se retrouvent dans la culture populaire, c'est l'image de la femme qui nous est renvoyée à travers les livres, les contes pour enfants, le cinéma, mais pas seulement. Cette définition stéréotypée de ce qu'est – ou devrait être – une femme « féminine », est construite par l'environnement culturel mais également par l'éducation, par le cercle familial et amical, la socialisation en général, par les médias et les grandes enseignes de consommation. En dialoguant avec les enquêtées, j'ai remarqué que quasiment toutes évoquaient cette vision stéréotypée de la féminité. Pourtant, seulement une partie d'entre elles ne la questionnent pas ou très peu. Ces femmes pourraient être divisées en deux groupes. D'un côté, les femmes qui s'identifient à cette définition stéréotypée et, de l'autre, celles qui ne s'y identifient pas et ne s'associeraient pas personnellement au concept de féminité.

Au sein de l'échantillon de femmes interrogées, il y a, concernant les femmes qui s'identifient à une définition stéréotypée de la féminité, une part plus importante de femmes de plus de 65 ans. Il s'agit également plutôt de femmes qui habitent des quartiers de classe « moyenne » voire « populaire » et aucune des habitantes de Portsmouth ne correspond à ce profil. Pour « Aïcha », « Daphné », « Madeleine », « Corinne » et « Barbara », la féminité est surtout une question d'apparence. Les éléments qui reviennent le plus souvent dans le discours de ces enquêtées sont : le fait de porter des robes, de se maquiller, de porter des chaussures à talons, des bijoux, et de manière générale d'avoir une apparence soignée, d'être « coquette ».

« Pour moi, être féminine c'est... en fait je vais le relier un peu à être coquette, à s'habiller... en étant femme j'allais dire, à porter des robes, des talons. C'est plus de cette manière que je le vois. Quand on me dit : « est-ce que vous êtes féminine ? », pour moi c'est être coquette, je le vois comme ça. » Aïcha, femme jeune, Gare, Rouen

Trois des femmes âgées de ce groupe – « Adèle », « Madeleine » et « Corinne » – ont un avis particulièrement tranché sur la question. Quand je leur demande, après leur définition de la féminité, si elles s'identifient à cette définition, elles me répondent que oui, sans hésitation. « Adèle » semble presque un peu choquée de ma question, s'exclamant « Oui, bah oui bien sûr, je m'identifie pas à autre chose ! ». Les femmes les plus âgées de l'échantillon semblent également être celles qui discutent le moins la notion de féminité. En considérant que cette notion est socialement construite et inculquée par l'éducation, cela fait sens. « Daphné » quant à elle a une vision des choses un peu particulière. Bien qu'elle ait conscience du fait que sa vision de la féminité soit une construction sociale inculquée par son éducation – entre autres – cela ne change pas son ressenti.

« Alors moi j'ai 39 ans donc je suis quand même de la vieille école [rigole]. Je pense que je suis née et j'ai grandi avec des clichés de la féminité qui doivent me coller encore à la peau, du style, et ça c'est très cliché, j'en ai honte mais c'est comme ça, par exemple je ne pourrais pas me couper les cheveux courts. Pour moi je perdrais ma féminité si je devais me couper les cheveux très courts par exemple. Pour moi être féminine c'est mettre une jolie robe [rigole], c'est ridicule mais c'est mon point de vue, c'est se maquiller, c'est bah mettre des talons Je dis pas que je le pratique mais c'est vraiment ma vision des choses euh... voilà. Les cheveux longs, être maquillée, mettre une belle robe, des talons voilà. Prendre soin de soi. » Daphné, femme d'âge moyen, Saint-Sever, Rouen

« Daphné » m'explique par ailleurs qu'elle a découvert avec l'âge le féminisme. C'est avec l'apparition de mouvements tels que #Metoo qu'elle a compris que concevoir la féminité avec des critères d'apparence universels, était un conditionnement, une construction. C'est la seule femme qui semble avoir conscience de cela tout en continuant à s'identifier à une

définition stéréotypée de la féminité. « Daphné » est également la seule enquêtée qui m'exprime avoir fait le choix de ne pas avoir d'enfants. Elle m'explique s'être rendue compte que lorsqu'elle expose ce choix, certaines femmes questionnent sa féminité. Cela pourrait être une des raisons pour lesquelles « Daphné » se rattache fermement à l'apparence féminine telle qu'elle est communément attendue, mais cela rejoint également le discours d'autres enquêtées comme « Lyssa ». Cette dernière rapproche – comme les autres femmes de ce groupe – dans un premier temps la féminité à l'apparence, à la beauté physique. Cependant, quand je lui demande si elle-même se sent féminine elle réfléchit, prend une pause, et fait le rapprochement entre le moment où elle a eu ses enfants et le moment où elle s'est sentie féminine.

« E : Est-ce que vous vous considérez comme féminine ? »

Lyssa : [long silence, soupir] ben... plus que dans le temps quand même [rigole]. Quand j'ai commencé à avoir mes enfants.

E : D'accord, avant, pourquoi vous ne vous sentiez pas féminine ?

Lyssa : C'est-à-dire j'ai vécu avec des frangins alors j'me sentais garçon manqué. J'montais dans les arbres quand j'étais jeune, j'faisais l'clown avec mes frangins... quand j'ai eu mes enfants, qu'j'me suis mariée, j'me suis sentie... plus féminine, plus femme. » Lyssa, femme âgée, Grâce de Dieu, Caen

« Lyssa » n'est pas la seule femme de l'échantillon à faire le lien entre maternité et féminité. Comme nous le verrons ci-après, les habitantes de Portsmouth sont nombreuses à plus se reconnaître dans le terme anglais de *female* – qui peut notamment renvoyer à la maternité – que dans le terme *feminine*. « Adèle » apporte également un autre point à la conception de la féminité. Elle ne se reconnaît pas vraiment dans les stéréotypes liés à l'apparence, à l'habillement, mais plutôt dans des stéréotypes de genre liés aux comportements féminins. Elle évoque notamment la « fragilité » et la « grâce » comme des valeurs féminines.

L'autre partie des femmes qui a une vision caricaturale de la féminité ne s'y identifient pas, ou peu, et ne se sentent donc pas du tout ou peu féminines. Cette partie des enquêtées est plus jeune que la précédente avec une majorité de femmes jeunes et d'âge moyen. Par contre leur profil social est très diversifié et contrairement au groupe d'enquêtées précédent, il s'agit uniquement de répondantes de Caen et de Portsmouth. Si ces femmes ne s'identifient pas au concept de féminité tel qu'elles le définissent, c'est pour des raisons différentes. « Elodie » et « Alexandra », qui sont toutes les deux des jeunes femmes habitant à Caen, considèrent le concept de féminité comme une liste d'injonctions, physiques et comportementales.

« E : Est-ce que ça t'évoque quelque chose pour toi [la féminité], pour d'autres personnes, en général ? »

Elodie : C'est une grande question ça. Euh... ouais, ça évoque que des clichés. Genre... faut se maquiller, faut avoir des formes, se comporter bien...

E : Qu'est-ce que c'est se comporter bien ?

Elodie : Bah... s'comporter « comme une femme », être élégante tout ça. C'est tous les clichés... bien coiffée, genre... même vestimentairement euh... [silence] dans la façon de parler aussi. Genre être polie, pas vulgaire, tout ça. » Elodie, femme jeune, Grâce de Dieu, Caen

« Elodie » liste des injonctions « faut se maquiller, faut avoir des formes, se comporter bien ». Ces représentations sont de l'ordre de l'apparence et du contrôle de soi. Une femme ne devrait donc en quelque sorte pas « déborder » pour pouvoir être qualifiée de féminine. « Elodie » – tout comme « Alexandra » – a une relation assez forte avec le concept de féminité même si elle dit ne pas s'y identifier. Elle dit « fuir » la féminité et n'avoir jamais « réussi » à s'y conformer même lorsqu'au collège ses amies l'expérimentaient. « Alexandra » a un discours très similaire, à la différence qu'elle a effectivement expérimenté la féminité stéréotypée en grandissant, au lycée notamment. Ce n'est pas une apparence dans laquelle elle s'est épanouie ou identifiée. Elle me précise, tout comme « Elodie », qu'elle n'appréciait pas de se faire remarquer par la modification de son apparence. Elle appréhendait que ses proches s'habituent et reconnaissent cette apparence comme « naturelle », là où il s'agissait bien d'une mise en scène d'elle-même, lui demandant un effort.

« Parce qu'au lycée ou quoi euh... j'ai essayé t'sais, de temps en temps, mettre des petits talons ou... me maquiller quoi. Mais comme à chaque fois que tu l'fais, t'as les remarques de tous les gens, « ah ça te va bien, ah t'es maquillée, ah mais t'as mis des talons », du coup, ça devient un truc genre exceptionnel et... j'pense au bout d'un moment si tu l'fais tous les jours tous les jours ils arrêtent mais... après si tu sors pas maquillée ils te font « ah t'es fatiguée, t'es malade aujourd'hui » bah non, j'suis juste pas maquillée tu vois, genre ça, ça arrive aux meufs qui se maquillent tous les jours. Mais oui, j'pense que ça m'a travaillée, comme tout le monde j'pense, t'es pas très à l'aise dans ton corps à un moment. Bon j'suis moche, qu'est-ce que j'peux faire pour plaire aux gens à qui j'ai envie d'plaire. » Alexandra, femme jeune, Haie Vigné, Caen

« Alexandra » ajoute par ailleurs un point intéressant : « (...) maintenant c'est devenu un déguisement pour moi, j'me maquille que quand j'me déguise [rigole]. ». Pour elle, se maquiller est devenu synonyme de déguisement. De même, elle n'aime pas porter des jupes ou des robes pour des raisons similaires. Tout comme « Elodie », elle n'aime pas sentir le regard des autres – des hommes – sur son corps¹²⁹. « Louise » est moins dans une posture de rejet vis-

¹²⁹ Le lien entre le *male gaze* et les stratégies corporelles sera développé dans la partie suivante de ce chapitre.

à-vis de la définition stéréotypée de la féminité mais tout comme « Elodie » et « Alexandra » elle associe le fait de se conformer à ces stéréotypes au fait d'attirer les regards des autres, ce qu'elle n'apprécie pas.

« Après je sais que... tu vois tu as une fille naturelle et une fille toute pomponnée bah les regards vont forcément plus être sur la fille euh... mais après moi j'aime pas me mentir, j'aime pas me cacher, moi c'est moi tu vois, donc bah si t'aimes pas bah... après... voilà moi je préfère rester comme je suis et... de toute façon j'aime pas avoir les regards sur moi donc ça m'arrange aussi. » Louise, femme d'âge moyen, Grâce de Dieu, Caen

« Agatha » fait également le rapprochement entre la féminité et le regard des autres. Elle m'explique qu'elle était peut-être plus féminine quand son mari était encore en vie car elle faisait encore attention à son apparence, du moins pour des éléments que son mari aimait. Elle vivait sa féminité au travers du regard de son mari. Par ailleurs, elle inclut l'apparence, mais également des traits de caractères dans sa définition de la féminité. Certains sont stéréotypés comme le fait d'être douce, mais d'autres plus inattendus. En effet, selon elle, une femme féminine est également sûre d'elle. Cependant, elle ne se considère pas elle-même comme féminine car elle pense être trop autoritaire, une qualité plutôt masculine selon elle.

« Louise » – comme « Elisabeth » et « Jeanne » – ne se considère pas comme totalement hors de la féminité, mais c'est quelque chose qui pour elle appartient à la sphère privée. Par ailleurs, elle se retrouve également partiellement dans les stéréotypes de « qualités féminines » liées au caractère (douce, gentille etc.). Son rejet est plus dans le rapport entre apparence et féminité que sur des traits de caractères qui seraient « féminins ». Par ailleurs, c'est la seule répondante à faire le rapprochement entre féminité et moyens financiers. En effet, elle m'explique que se maquiller, bien se coiffer, bien s'habiller – c'est-à-dire les critères de féminité centrés sur l'apparence – demandent malgré tout un investissement financier qui n'est pas accessible à toutes.

« Hum... I don't know actually, I really don't... I never walk around feeling particularly feminine because I don't always wear makeup and my hair's always a mess, always covered in kid's snort [rigole]. So, I never kind of really... feel particularly feminine at any time so I don't really know... I just... I guess it's just... how you feel isn't it? You know... but I don't feel... I don't feel not feminine you know, I don't feel that because of these things I'm not feminine, just maybe not the standard of what people would think is really feminine. If someone said to me "that person is feminine" I would probably think of my mum. She is tall, elegant, long hairs, very pretty, always got lipstick and move very smoothly and things like that. I am not like that myself but I don't feel unfeminine. » Elisabeth, femme jeune, Milton, Portsmouth

« Elisabeth » exprime un ressenti similaire. En effet, même si elle ne se reconnaît pas dans la définition qu'elle donne de la féminité et qu'elle ne se sent pas comme une femme féminine, elle n'irait pas non plus jusqu'à dire qu'elle n'est pas féminine. Il y a un décalage entre sa perception de la féminité, influencée par les stéréotypes de genre, et son vécu de femme au quotidien. Elle poursuit ensuite dans notre entretien en m'expliquant, comme d'autres habitantes de Portsmouth, que ce n'est pas parce qu'elle n'est pas particulièrement féminine qu'elle ne peut pas se sentir *female* – littéralement, femelle. « Jeanne », de même, définit la féminité de manière stéréotypée mais ne s'y identifie pas. Pour autant, elle ne se considère pas comme non féminine. « Abigaïl » par contre va encore plus loin que les autres femmes de ce groupe. Elle attribue à l'adjectif « féminine » une connotation très négative, caricaturale axée sur l'apparence physique d'un côté et politique, féministe, de l'autre. Elle n'aime pas non plus se désigner en tant que « femme », et préfère la qualification d'être humain. C'est l'enquêtée avec une vision stéréotypée de la féminité qui se place le plus dans le rejet de cette même vision.

Les femmes interrogées voient donc toutes la question de la féminité comme rattachée à une certaine apparence physique. Il s'agit d'une apparence artificialisée par le biais du maquillage et d'accessoires. Être féminine, c'est également être soignée, faire attention à sa démarche, sa posture, son habillement, c'est être dans la mesure. Pour une partie des enquêtées, être féminine va donc plus loin que la simple apparence physique, ce sont également des traits de caractères tels que la douceur ou la gentillesse. Les femmes citées dans cette sous-partie sont donc partiellement en accord avec cette définition, elles s'y identifient. Les autres ne s'y identifient pas mais n'ont pas développé de réflexion pour créer leur propre définition, celle qui leur conviendrait. Par la suite, nous allons discuter la position de femmes qui sont plus ambivalentes face à la définition stéréotypée de la féminité.

1.2. La féminité stéréotypée ambivalente

Certaines femmes ont une vision ambivalente de la féminité. Elles rejettent en premier lieu le concept de féminité, en disant ne pas comprendre le concept ou bien être en opposition avec celui-ci, pour ensuite le définir de manière attendue, mettant l'accent sur les mêmes caractéristiques physiques et de comportement que les femmes du groupe précédent. Les positions des femmes de ce groupe sont beaucoup plus diversifiées que celles évoquées précédemment, et celles qui seront évoquées par la suite, car il s'agit finalement de positions intermédiaires. Ces femmes sont majoritairement des habitantes de Caen, d'âge moyen ou de plus de 65 ans et ont des profils diversifiés concernant leurs quartiers d'habitation.

« Mariama », « Élise » et « Olympe » sont peut-être les femmes de ce groupe qui ont le rapport le plus similaire à la féminité. « Mariama » tout d'abord, a une vision très négative de la féminité. Elle relie la féminité à la faiblesse et à l'incompétence. Elle m'explique – comme de nombreuses enquêtées qui rejettent ce concept – qu'elle était la seule fille d'une fratrie d'hommes. Ce qui est assez intéressant est qu'elle m'explique que ses parents l'ont encouragée à s'accomplir tel qu'elle le souhaitait lui disant qu'être « femme ne veut pas dire être faible ».

Même si cette phrase qui l'a apparemment marquée a été tournée de façon à l'encourager à se développer comme elle l'entendait, sans se soucier des stéréotypes associés à la féminité, elle a finalement associé féminité et faiblesse dans son esprit. Un autre point à noter est que « Mariama » est la seule femme noire de mon échantillon – mais pas la seule femme racisée – et elle associe à cette question de la féminité le fait d'être une femme noire et d'avoir été parfois non seulement la seule femme, mais également la seule personne noire d'une assemblée dans le cadre de son travail.

« Euh... comment dire, personnellement, je me suis jamais sentie euh... être une femme entre guillemets dans le terme faiblesse ou incompétence ou... jamais je me suis sentie comme ça. Je dirais que le féminisme je le comprends très bien parce que pour vous raconter une anecdote personnelle, moi je suis la seule fille dans une famille on était six, des frères, mais j'ai fait le plus d'étude, mes parents m'encourageaient en me disant toujours « être femme ne veut pas dire être faible » donc voilà. Dans ce sens-là, partout où je suis, je ne me suis jamais sentie femme. Je me suis sentie ni femme, ni personne venant d'ailleurs ni de couleur. Il m'est arrivé d'arriver dans des rencontres où j'étais la seule femme noire, la seule femme et la seule noire dans des grands espaces où j'ai rencontré des ministres et tout ça mais ça m'a jamais... cette notion de féminité ne m'a jamais empêchée de... bon. Je sais que des fois... j'entends des propos « tu n'es qu'une femme » mais ça m'a jamais blessée parce que je me suis dit, ce qu'un homme peut faire, sauf en terme de force physique, une femme peut le faire. » Mariama, femme âgée, Petit-Quevilly, Rouen

Par contre, quand je demande à « Mariama » si elle-même se sent féminine, elle me donne une seconde définition, cette fois-ci plus axée sur des stéréotypes physiques, qu'elle ne remet par contre pas en question. Ce qui est assez intéressant, c'est que cette enquêtée questionne les stéréotypes liés à la « nature » féminine, à un supposé caractère féminin, de manière assez tranchée, mais elle ne questionne pas les stéréotypes physiques. Elle me dit d'ailleurs faire « tout ce que les femmes font » c'est-à-dire « bien s'habiller, se maquiller » et précise qu'elle ne verrait pas un homme faire ces choses. Elle remet en cause le fait que les femmes sont considérées comme inaptes à certaines tâches mais finalement participe elle-même à une vision stéréotypée de la féminité et de la masculinité.

« Élise », elle, quand je lui demande si elle se considère féminine me répond qu'elle se considère féministe et qu'elle ne sait pas ce que c'est que la féminité. Elle a une position engagée dans le rapport à la féminité, presque sur la défensive, qui la rapproche de « Mariama ». Pourtant, comme cette dernière, quand je lui demande une définition personnelle de la féminité, la première chose qui lui vient à l'esprit c'est l'apparence, et en particulier l'habillement. Selon elle, être féminine c'est porter une robe, mais également être gracieuse, élégante. Elle me dit

donc être « féministe oui, féminine non » mais en même temps, elle m'explique qu'elle « porte toujours un semblant de robe ». Elle essaie de s'identifier à une féminité stéréotypée mais cela rentre apparemment en conflit avec le côté militant de sa personnalité. De plus, comme « Alexandra », « Elodie » et « Agatha », elle comprend également la féminité comme une caractéristique en demande d'une validation par un tiers « est-ce que je suis féminine ? Y'a que les autres qui peuvent répondre ».

« Olympe » a également une vision féministe de la féminité. C'est d'ailleurs la première définition qu'elle me propose.

« Alors, être féminine pour moi c'est, bah déjà, en avoir dans l'pantalon. C'est pas parce qu'on est pas des hommes qu'on a pas euh... de couilles on va dire, on a un clito c'est la même chose [rigole], sauf que c'est interne, et que.... De s'imposer, de rester... de pouvoir s'habiller comme on veut, de vivre notre vie comme on veut, d'oublier l'dictat de la société, pour moi c'est ça la féminité. » Olympe, femme d'âge moyen, Grâce de Dieu, Caen

Cet apparent rejet des stéréotypes cache pourtant un vécu de la féminité beaucoup plus ambivalent. Par exemple, lorsque je lui demande si elle se considère comme féminine, elle me répond « oui, avec un caractère de mec ». On peut pourtant se demander qu'est-ce qui constituerait un « caractère de mec » ? Elle garde donc en arrière-plan dans son esprit une vision stéréotypée de ce que sont supposés être une femme ou un homme, un peu de la même manière que « Mariama » et son discours sur le stéréotype de la femme faible. Par ailleurs, « Olympe » a une image qui lui est propre de la femme « forte » et ne semble pas supporter les femmes qui ne s'affranchissent pas à sa façon, ou ne s'affranchissent pas du tout de la vision stéréotypée de la féminité.

« Le seul truc que je supporte pas c'est les filles qui sont gnangnan et euh... qui rigolent comme des cruches ça ça me... j'trouve qu'ça donne une mauvaise image de la femme qui est terrible, celles qui s'font, qui vont s'faire vomir, qui vivent pour les dictats qu'on nous impose ça ça me... ça m'horripile. Il faut qu'elles arrivent à ouvrir les yeux, que c'est pas comme ça qu'elles seront heureuses. » Olympe, femme d'âge moyen, Grâce de Dieu, Caen

« Rose », elle, a une définition très stéréotypée de la féminité, que ce soit dans l'apparence ou dans le caractère. Elle considère féminine les femmes minces, avec une robe, une jupe, du maquillage, une manucure, etc., mais également une femme féminine serait douce, gentille. Elle m'explique qu'elle se sent très féminine mais s'identifie comme quelqu'un de fort, comme un leader avec un fort caractère. Il y a une vraie ambivalence entre ce qu'elle ressent, entre sa féminité personnelle et ce que la société lui dicte comme étant féminin. Ce qui est intéressant est qu'elle ne discute pas pour autant la notion de féminité stéréotypée.

« Rose: Perhaps that's hum... feminine... I don't want to stereotype, so perhaps this would be stereotypical because I'm not a typical feminine person. **I find myself to be very feminine but at the same time I'm... I am strong, I have strong leadership, I have strong character.**

E: In which way would you find yourself feminine? What is your own definition of femininity?

Rose: It's really difficult to describe, but perhaps it would... **gentle natured, which I'm not [rigole], hum... perhaps pretty or attractive in a more conventional kind of... mass media way so... with, size 8 to 10, you know, slim. Hum... feminine, perhaps dressed in a more feminine way so, dresses, skirts, hum... heels, I would associate with feminine.**

E: Okay. And then do you use this yourself, to find yourself feminine?

Rose: No [rigolent toutes les deux]. You've seen me! Although it's Friday so dress down day so... hum... perhaps **there are things that I would associate with being feminine like having a nice manicure and tidy hands, not necessarily makeup, but I would also associate makeup, facial makeup with being feminine.** » Rose, femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth

Par contre, « Rose » a la particularité d'associer la notion de féminité avec le *sex appeal*, c'est-à-dire l'attrait sexuel. C'est finalement par le développement de ses fonctions sexuelles que « Rose » s'est découverte féminine, qu'elle s'est identifiée comme femme. Ce n'est cependant pas simplement par la découverte personnelle de son corps qu'elle s'est forgée une idée de la féminité liée à l'attractivité sexuelle – d'ailleurs elle m'explique qu'en vieillissant la force de ce facteur faiblit dans sa définition de la féminité, même s'il reste déterminant – mais plutôt par le regard d'un *autre* masculin.

« (...) But I think reaching the puberty and becoming more... feminine, in the look and being noticed by other gender, by men and... perhaps that's what defines [femininity]... and it still does. » Rose, femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth

Même si dans le cas de « Rose », elle joue de ce rapport d'une féminité construite à travers le regard masculin et s'y épanouit, cette conception se rapproche donc de celle de nombreuses enquêtées citées précédemment, mais également de « Marianne » qui quand elle réfléchit sur la féminité réfléchit à la « vision d'un homme ». Elle est également très ambivalente. Dans un premier temps, elle semble défendre le fait qu'être féminine c'est porter des talons hauts et elle regrette de ne plus pouvoir le faire à son âge pour des questions physiques. Elle se contredit ensuite totalement en m'expliquant que peu lui importe la féminité et qu'elle souhaite avant tout le confort. « Marianne » semble par ailleurs mal à l'aise avec

l'évolution de son apparence physique, elle m'expose notamment la difficulté qu'elle a pour se vêtir de manière « féminine » en taille 46.

« Claire » est un peu à part car elle éprouve des difficultés à définir le concept de féminité. La vision de la féminité de « Claire » se lit entre les lignes. Elle m'explique avoir grandi dans une famille très bourgeoise, catholique, avec beaucoup de frères. Selon elle, être féminine de manière stéréotypée était très mal perçue dans son milieu. Ce n'est pas un concept qu'elle a eu le loisir de s'approprier.

1.3. La féminité non stéréotypée

Certaines femmes que j'ai pu rencontrer au cours de mon parcours de thèse, soit ne se reconnaissent pas dans la vision stéréotypée de la féminité telle que décrite ci-avant et n'acceptaient pas cette définition, soit n'ont pas – ou quasiment pas – évoqué la question des stéréotypes quand je leur ai parlé de féminité. Ces femmes se sont construit une définition propre, une vision personnelle du concept de féminité. Par exemple pour « Marie », la féminité n'est pas vraiment quelque chose que l'on peut définir car chaque femme est différente et peut ainsi exprimer son genre de la manière qui lui convient le mieux.

« (...) toutes les femmes sont différentes et la féminité se traduit pas d'une manière ou d'une autre donc euh... j'sais pas. Être féminine c'est juste être une femme, c'est tout. » Marie, femme jeune, Beaulieu, Caen

« Marie » n'a pas de représentation caricaturale de la féminité ou du moins elle ne souhaite pas alimenter par son témoignage cette caricature d'une féminité unique, qui serait conditionnée par des attributs physiques et une façon d'agir. Le fait que chaque femme soit féminine à sa façon est une vision qui est partagée de manière assez similaire par « Juliette », « Cécile » et « Lilith » à quelques différences près. « Juliette » et « Cécile » évoquent les stéréotypes d'habillement et de maquillage afin de m'expliquer qu'elles ne s'y identifient pas. Toutes deux font cependant un rapprochement entre le sexe génétique, le fait de « naître femme » et la féminité. Elles se placent totalement à l'envers de la célèbre citation de Simone de Beauvoir « On ne naît pas femme, on le devient », ce qui est théoriquement contestable. Par leur volonté de se séparer des injonctions à une certaine féminité, elles excluent finalement dans leur discours la population *queer*. D'autre part, « Juliette » introduit également dans son discours une sorte d'injonction à l'acceptation personnelle. Une femme féminine serait une femme qui s'accepte « telle qu'elle est ». C'est également la définition que donne « Ariane ».

« Euh... au niveau personnel ce serait réussir à s'accepter hors des yeux du monde en fait. Pour moi être féminine c'est juste être soi-même et être à l'aise. C'est pas pomponnée, talons aiguilles, maquillée ou autre, c'est s'accepter et puis réussir à vivre comme on le sent. On naît femme, donc on est féminine quoi qu'il arrive il faut juste s'accepter et puis voilà. » Juliette, femme jeune, Petit-Quevilly, Rouen

Chez « Cécile » et « Lilith », il y a également une notion d'évolution dans leur acception de la féminité. Elles m'expliquent – « Lilith » en particulier – que si les stéréotypes, les contraintes physiques liées à la compréhension usuelle de la féminité ont joué un rôle dans leur façon de se représenter dans le passé, leur définition a évolué avec le temps.

« Bah je pense qu'on est toutes féminines. Après... c'est vrai que c'est plus dans les mœurs etc. on a appris qu'être féminine c'est se pomponner d'avantage, se mettre en valeur entre guillemets, faire plus attention à soi en tout cas, que souvent les filles qui font pas trop attention à elles ont leur dit « t'es pas très féminine ». Genre tu te maquilles pas etc. Et c'est vrai que c'est une vision que je pouvais avoir plus avant, où je me disais il faut être féminine, je faisais plus attention à moi, à me mettre en valeur etc, que ce soit... au niveau plus physique, à me maquiller un petit peu, à plus me pomponner et maintenant plus du tout. À mettre des talons pour avoir une plus jolie cambrure, des trucs comme ça, et ça en grandissant, avec le temps je me suis dit mais y'a pas besoin de tout ça. Enfin... aussi par le regard de mes potes mecs, et notamment de plusieurs copains etc qui m'ont dit : « mais en fait, pour nous être féminine c'est pas ça, c'est dans ta façon de parler et tout, c'est juste que t'es pas un mec, t'as pas des couilles tu vois » [rigole]. Donc après, toute femme est féminine. Et c'est vrai que j'ai vachement relativisé par rapport à tout ça et pour moi, maintenant y'a plus besoin d'artifices pour se qualifier de féminine. » Lilith, femme jeune, Haie Vigné, Caen

Dans ce long extrait d'entretien on peut retrouver le cheminement de « Lilith » au cours de son adolescence vis-à-vis de la féminité. Plus jeune, elle avait une vision stéréotypée de la féminité à laquelle elle se conformait, moins par désir personnel que par effet d'une pression sociale. Ce qui est intéressant c'est qu'elle en est finalement arrivée à considérer la féminité comme quelque chose de personnel que chaque femme peut exprimer à sa façon en interagissant avec des jeunes hommes de son âge qui ne considéraient pas la féminité comme une question de mise en scène de l'apparence par du maquillage ou des habits « typés » féminins, mais comme quelque chose de plus inexplicable, qu'ils étaient capables de reconnaître dans sa façon d'être, mais également de par son sexe biologique.

« (...) même si pour moi les filles les plus féminines à l'époque c'était celles qui étaient vraiment des petites poupées quoi. Plus t'étais poupée plus t'étais féminine. Et au final, non. Et puis j'aime plus les filles un peu masculine un peu grosses bourrines que les poupées quoi. » Lilith, femme jeune, Haie Vigné, Caen

Un autre point notable est son utilisation du terme « poupée » pour les jeunes femmes qu'elle identifiait, plus jeune, comme les plus féminines. Une poupée, c'est un objet. Une poupée, ça ne parle pas, c'est simplement une apparence. Cela traduit assez bien l'idée stéréotypée de la féminité qui est transmise aux jeunes filles. « Françoise » critique également

l'imposition d'une forme de féminité par l'habillement. Elle évoque notamment l'apparence « artificielle » de la féminité stéréotypée qu'elle ne comprends pas. Elle ne se reconnaît pas dans la représentation stéréotypée de la féminité, mais ne s'en trouve pas moins féminine. Contrairement aux enquêtées précédentes, elle est par contre en opposition totale avec ce type d'apparence, elle n'a pas de tolérance vis-à-vis des formes de féminité qui diffèrent de la sienne.

« Y'a des femmes elles se sentent obligées de faire plus pour prouver qu'elles sont femmes. Même adolescente ça m'a choquée. Je sais pas, je vois des affiches dans Caen où les femmes elles sont pratiquement à poil là pour... pour dire qu'on est femme là non, tout ça j'suis contre. C'est vrai, des fois tu vois les filles, c'est pas possible. Tu regardes dans la rue tu te dis, c'est pas possible, j'sais pas, le corps féminin est-ce qu'on a besoin de montrer, de dévoiler comme ça ? C'est des choses qui me choquent, qui m'ont toujours choquée, depuis l'adolescence, j'pense que j'ai jamais été euh... provocatrice comme ça à dire j'suis femme, faut montrer euh... ça m'a toujours dérangée. » Françoise, femme d'âge moyen, Haie Vigné, Caen

Toutes les autres femmes qui ont fait preuve d'un certain détachement vis-à-vis des stéréotypes de la féminité sont des habitantes de Portsmouth. Elles sont toutes jeunes ou d'âge moyen, mais le quartier d'habitation et la classe sociale ne semblent pas avoir été des facteurs déterminants dans la capacité à développer une définition personnelle de la féminité. « Angela » explique – tout comme « Lilith » auparavant – qu'elle est passée par un cheminement pour développer sa propre définition de la féminité. Bien que dans sa définition personnelle, que nous analyserons juste après, elle n'évoque pas du tout l'apparence physique, elle m'explique que lorsqu'elle était enfant ce critère avait de l'importance. Pour elle, une femme féminine devait être calme, douce, belle, sentir bon et se tenir droite.

« I suppose that when I was a child I had this vision of femininity where women were supposed to be quiet, kind, open, needed to behave in a certain way, to smell good, to look nice, have a certain type of hairs, a certain appearance [Angela s'assied les jambes croisées, se grandit, regard un peu plus hautain pour appuyer son discours]. » Angela, femme jeune, Fratton, Portsmouth

« Olivia » m'explique un cheminement de pensée similaire. Elle précise, tout comme « Angela » que finalement, ce qui lui vient à l'esprit de manière presque « automatique » quand elle entend le terme de féminité est très différent de sa définition personnelle de la féminité. « Angela » a donc également développé sa propre définition de la féminité. À la différence des habitantes de Caen et Rouen qui, même si elles se placent en position de rejet de la féminité stéréotypée, ont finalement une définition assez vague de ce qui constitue, pour elles, les caractéristiques de leur féminité, les habitantes de Portsmouth ont des définitions personnelles plus précises. « Angela » donc, base sa définition sur son expérience personnelle, sur des traits

de caractère qu'elle identifie comme contribuant à sa féminité. Les adjectifs qu'elle utilise sont plutôt relatifs au *care* comme le fait d'être douce, ouverte d'esprit, de ne pas porter de jugement.

« *To be feminine [pause] I think that I would say kind, open minded, not judgmental, funny... these kinds of things.* » Angela, femme jeune, Fratton, Portsmouth

Le *care* est bien une fonction plutôt attribuée aux femmes mais à la différence des stéréotypes axés sur l'apparence, il s'agit là de qualités relatives aux interactions sociales, une philosophie du rapport aux autres. Ce n'est pas un trait de caractère passif. « Judith » a une définition de la féminité très proche de celle d'« Angela », une définition qui se rapproche du concept de *care*, de manière malgré tout encore plus marquée que cette dernière.

« *To be [feminine is to be] softer, to be more emotional, to be... the glue that binds everybody else together. So, it's more of a balance, more of getting the best of things around you. A feminine person, a female, can negotiate positively* » Judith, femme d'âge moyen, Fratton, Portsmouth

Quand je lui demande si elle a eu une évolution de sa conception de la féminité avec le temps, « Judith » évoque la difficulté d'assumer le rôle de mère tout en travaillant et en se développant personnellement en tant que femme. Elle m'explique avoir eu depuis très jeune des problèmes d'estime d'elle-même sur lesquels elle n'a pu travailler que maintenant que sa fille est grande et qu'elle-même peut se permettre financièrement de travailler à mi-temps.

« *I think it's nice that women work but I think there's a terrible push on women to work, which I think reduces the femininity or the ability to be female. It takes away time, if you take away the time, you have less time to develop yourself and learn about things. And you're always on hold because all you're doing is working and raising your child (...). You can't miss something you never have because you don't know what you're missing but I have this sense sometimes of... taking longer to get over the issues like low self-esteem because you didn't have time and you were permanently tired.* » Judith, femme d'âge moyen, Fratton, Portsmouth

Ce qui transparaît déjà dans le discours de « Judith » c'est la distinction qui est faite par de nombreuses enquêtées à Portsmouth entre le terme *feminine* et le terme *female*. *Feminine* renvoie plutôt les enquêtées dans la direction des stéréotypes liés à l'apparence, tandis que *female* est un terme qui se rapproche des fonctions biologiques de la femme. C'est également un terme plus proche des valeurs féministes pour certaines enquêtées.

« *Female would be... female would be... female to me is somebody... who... can be, within reason, anything she wants to be. Can do, almost all the things that men can do, and... and only can't do the things where biology stops the same way that stops men to... I was going to say stops men from having babies, but even that's not true*

so, there you go. So, female feels like an empowering word, it can be a strong word, whereas feminine to me... I just feel... nah. » Mary, femme d'âge moyen, Milton

La conversation que j'ai pu avoir sur la notion de féminité avec « Mary » a été particulièrement intéressante. Elle perçoit ce terme comme trop négatif, associé à des stéréotypes qui renvoient la femme à un être faible, passif, et un être d'apparence. Elle n'a pas vraiment de définition de la féminité car c'est un terme qu'elle ne souhaite pas s'approprier mais elle rapproche par contre le terme de *female* avec la notion d'*empowerment* et avec la notion de force. « Sophie » m'explique, quant à elle, que même si elle comprend que certaines femmes trouvent le terme de *feminine* dérangent voire offensant, cela ne la dérange pas personnellement. Elle estime que chaque femme qui souhaite s'approprier le terme de *feminine* devrait pouvoir le faire. Tout comme « Lilith », « Angela » ou « Olivia », elle a également vu une évolution de sa conception de la féminité qu'elle associe en partie avec une évolution de la société anglaise et des mœurs. Elle ne se reconnaît pas nécessairement dans la féminité stéréotypée mais ne se sent pas moins féminine pour autant.

« Mary » et « Ariane » m'expliquent toutes les deux qu'elles ne se sont finalement jamais retrouvées dans les attentes que la société peut avoir d'une femme féminine, et qu'enfant, elles ont été catégorisées comme des « garçons manqués ». Pour « Ariane », le problème du concept de féminité est qu'il a longtemps été très cloisonné. Il s'agissait selon elle d'un terme communément associé à des critères physiques et à des comportements stéréotypés. Pourtant, elle considère – comme « Sophie » – que le terme de féminité évolue de nos jours avec la génération des milléniaux, plus flexibles sur les critères de la mise en scène de soi, mais également sur les critères de définition du genre. « Olivia » a une opinion très similaire, elle ne considère pas la féminité et la masculinité comme des concepts à mettre en opposition. Elle ne croit pas en l'existence d'une féminité – ou d'ailleurs d'une masculinité – marquée et unique mais plutôt en une définition plus mouvante du concept, qui serait adaptée à chaque femme.

*« (...) but what I believe (...) is... [to be feminine is] not holding back anything that you feel about yourself not... not pretending to respond to things in a different way. You know, allowing... because, **again people may associate femininity with being soft, vulnerable, emotional and all of those things**, and some women are like that, and some men are like that. And some women are not like that and... **I think hum... for me it's just being who I am. And sometimes, I can be quite hard, I can be quite emotional and... you know, storm and all of those things, and other times I'm not. And... so I suppose for me it's not trying to be one thing or the other. I think sometimes there's a view that if a woman is not feminine by the stereotypes, that she must be hard, she must be hum... aggressive, she must be... more masculine. And I don't see it as a dual thing hum... I think, you know, it's that thing to be perceived to be weak if you cry or something like this, and again that comes to***

masculinity as well doesn't it? I think... I suppose I think of it in terms of, we're all a mixture of everything hum... I've got a blended view of it, hum, because I know so many different people who are so different from one another, and I don't see how we can make it two things. » Olivia, femme d'âge moyen, Southsea, Portsmouth

Il est assez intéressant de noter que plus de la moitié des femmes interrogées à Portsmouth ont finalement une vision de la féminité en dehors des stéréotypes ou du moins qui les questionne. Il pourrait donc y avoir une différence culturelle entre Caen et Rouen d'un côté et Portsmouth de l'autre, liée potentiellement à la plus grande liberté dans les critères d'expression personnelle et d'habillement en Angleterre, dans la capacité à penser la féminité hors du carcan des stéréotypes. On peut donc se demander si cette différence dans la définition de la féminité se répercute vraiment au quotidien dans la mise en place des stratégies corporelles et dans les stratégies d'habillement dans les espaces publics.

2. Habillement et stratégies corporelles

Après avoir compris le rapport que les enquêtées entretiennent avec la notion de féminité et l'influence que cela a sur leur *hexis* corporelle, nous allons garder cet élément à l'esprit pour comprendre la relation établie – ou non – pour les enquêtées entre *hexis* corporelle – c'est-à-dire la façon de s'habiller, de marcher, de se présenter – et représentation des espaces publics. Nous allons donc aborder les différentes stratégies corporelles choisies par les enquêtées, de manière consciente ou non, et le rôle de l'espace dans ces choix.

Dans un premier temps nous verrons que la notion de liberté, de libre pratique des espaces publics n'est pas toujours évidente et en quoi c'est bien souvent la notion de prudence qui l'emporte. Nous nous demanderons donc ce que signifie « être prudente » dans les espaces publics ? Quelles pratiques « préventives » cela implique ? Dans un second temps, nous détaillerons plus précisément les façons qu'ont les femmes interrogées d'adapter leur corps ainsi que l'influence de l'âge et de la classe sociale sur ces pratiques.

2.1. Libre... mais pas trop, la prudence comme une vertu féminine dans l'espace public

Dans cette sous-partie nous aborderons donc la notion de liberté en parallèle avec la notion de prudence. Plus concrètement, en termes de stratégies corporelles, nous analyserons les stratégies générales, celles qui ne sont pas fonction d'un événement précis, mais plutôt de l'ordre d'une prescription globale. Il s'agit de stratégies qui sont intégrées au quotidien et qui ne demandent pas de faire face à une situation, d'apparence ou réellement, potentiellement dangereuse pour surgir.

Dans la plupart des cas, ces comportements sont totalement intégrés par les enquêtées. Elles les mettent en place comme s'il s'agissait de précautions d'usages comme lorsqu'on regarde à gauche puis à droite avant de traverser la rue.

« Alexandra : (...) Non j'pense que j'passe de base par des rues qui me conviennent vu que ça fait longtemps qu'je suis à Caen. J'passe rarement par des rues où j'suis pas à l'aise. C'est surtout j'pense les petites ruelles d'entre-deux tu vois ?

E : Oui. Que tu prends pas du coup ?

Alexandra : En journée ouais peut-être si, la nuit non. La nuit j'reste toujours dans les rues éclairées principales. **On va pas jouer avec le feu, j'ai pas peur mais on sait jamais.** Hérouville, Hérouville j'y vais jamais la nuit, voilà. » Alexandra, femme jeune, Haie Vigné, Caen

« Alexandra » a totalement intégré ces stratégies de « prévention » à son quotidien. Elle s'est créée petit à petit, à force de pratique de la ville de Caen, des itinéraires qui lui conviennent. Comme nous le détaillerons dans le point suivant, la forme de la ruelle semble dans son cas cristalliser une appréhension. Elle fait, comme de nombreuses enquêtées, la différence entre les précautions à prendre de jour, et les précautions à prendre de nuit. Même si en journée elle se verrait, si besoin, passer par des petites ruelles, elle prohibe totalement ce comportement la nuit, où elle préférera passer par les artères principales, souvent mieux éclairées. Souvent, les enquêtées appuient sur le fait qu'elles n'auraient « pas peur », après avoir évoqué des éléments qui impliquent que oui, elles font bien face à une peur ou *a minima* à une forme d'appréhension à la pratique des espaces publics. C'est par exemple également le cas de « Barbara » qui semble être l'enquêtée qui met en place le plus de stratégies au quotidien.

« Marie », contrairement à « Alexandra », n'associe pas nécessairement cette appréhension à un contexte spatial ou temporel. Elle n'attribue pas son malaise à une temporalité ou à une structuration particulière de l'espace mais directement à un type d'individus.

« Je m'arrête si l'endroit est joli, après je m'arrête pas plus que ça donc je fréquente... j'dirais que j'connais pas les endroits et que j'passe pas de temps dans les endroits euh... où euh... où il y a des implantations euh... bah d'individus euh... sociaux... pas très sympas, rassurants et confiants tu vois. Après... après le truc aussi c'est que j'suis l'genre de personnes aussi à... à m'attendre à croiser la personne dangereuse potentiellement ou la menace potentielle n'importe où tu vois, je sais que ça peut être n'importe où, je le sais. Donc j'ai pas d'a priori sur un endroit et euh... j'pense qu'il y a pas mal aussi de flip de zones euh... géographiques qui viennent peut-être un peu d'une pression qu'on se met à soi-même tu vois et euh... **étant donné que je me mets la pression partout, ça va quoi.** » Marie, femme jeune, Beaulieu, Caen

La fin de la citation de « Marie », en gras, est particulièrement forte. Si on résume son propos, elle m'avoue que finalement, si elle ne se sent pas particulièrement mal à l'aise dans certains lieux, c'est parce qu'elle ressent une « pression » généralisée quand elle pratique les

espaces publics. Ce qui est intéressant c'est qu'elle me l'expose comme quelque chose de positif. En effet, le fait de rester alerte partout semble la rassurer. De nuit, elle met néanmoins en place une stratégie « générale » supplémentaire, celle de regarder régulièrement derrière-elle pour vérifier qu'il n'y a personne qu'elle identifie comme potentiellement dangereux.

« (...) Mais à pied euh... j'te dis par exemple si je dois rentrer de la ville, enfin du centre, de la rue Ec¹³⁰ ou j'sais pas... jusqu'ici à pied, ou que j'marche tout simplement dans le centre-ville à pied, j'sais pas, tous les 50, 100 mètres, je donne une petite œillade derrière moi quoi, ça me paraît être la base. Voilà. » Marie, femme jeune, Beaulieu, Caen

Une autre stratégie très générale consiste à ne pas marcher, du moins seule, la nuit. C'est le cas de nombreuses enquêtées comme « Élise » ou « Barbara ». « Élise » marche beaucoup à Caen pendant la journée, elle semble à l'aise et se déplace seule. En revanche, elle préfère ne pas se déplacer à pied de nuit en général, et seule en particulier. Cela réduit nettement son temps de sortie possible en hiver car ce qui lui pose problème c'est bien la baisse de la luminosité, et non pas les horaires ou bien les conditions météorologiques.

*« (...) On marche quand même, qu'il neige qu'il vente qu'il pleuve mais alors... quand on commence à avoir le changement d'horaire en novembre, je fais plus gaffe déjà, c'est vrai je fais plus gaffe. Jean-Luc aussi d'ailleurs, je parle pour lui mais euh... ouais je pense qu'on traîne moins. Bah tu sais entre chien et loup là ce genre de truc pfffff voilà. **C'est une auto-protection je pense.** » Élise, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen*

« Barbara » évite également de sortir à pied la nuit. Au-delà de cette « mesure », elle adopte un comportement particulier lorsqu'elle marche dans les espaces publics. Comme décrit par Koskela (1997), « Barbara » utilise son langage corporel pour se montrer fermée, sûre d'elle, voire menaçante. Elle essaie d'avoir l'air « inapprochable » lorsqu'elle marche dans les espaces publics en général, mais en particulier dans des lieux ou à des horaires qui lui sont désagréables.

« E : Vous préférez vous prémunir d'une possibilité désagréable.

*Barbara : Voilà ! **Vaut mieux prévoir que avoir mal.** (...) Mais... j'suis assez, **j'ai un regard assez méchant donc les gens ils vont pas trop s'approcher.** C'est déjà ça mais, moi la nuit, tardivement, faut pas me dire d'aller là-bas [à la gare de Caen]. » Barbara, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen*

D'autres femmes, comme « Angela » ou « Ariane » à Portsmouth évoquent cette stratégie, intégrée, de la « *bold walk* » (Koskela 1997). « Angela » m'indique qu'elle marche

¹³⁰ « Marie » fait référence à la rue Écuyère à Caen, qui concentre les bars et une partie de la vie festive étudiante.

en général vite, avec de l'intention, au quotidien, mais qu'elle ralentit le pas lorsqu'elle marche avec quelqu'un. « Ariane », quant à elle, m'explique – un peu comme « Barbara » – qu'elle marche de manière à avoir l'air « méchante et énervée ». Pour « Ariane », ce comportement est savamment étudié. C'est par son expérience passée de harcèlement de rue – liée selon elle à son style vestimentaire et son maquillage très marqué (tout comme « Juliette » à Rouen) qui a parfois été l'objet des interpellations subies – qu'elle a développé cette stratégie, cette performance d'elle-même dans les espaces publics.

« When I am alone I always walk with a lot of purpose, I march even! Even to go to the toilets, I march [rigole]. But when I am with someone I try to slow down to their pace. » Angela, femme jeune, Fratton, Portsmouth

*« I... have experience, like I'm old enough, so I know what to do, I just like **look really mean and walk angrily** and... [rigole] just go to my destination and ignore everyone so I don't really get that [du harcèlement de rue]. Euh... but I used to. »* Ariane, femme jeune, Southsea, Portsmouth

Cette prudence dans les espaces publics peut être développée pour plusieurs raisons. Il peut donc s'agir d'un évènement marquant ou d'une série d'expériences comme pour « Ariane » ou « Marie » par exemple. Cependant, cela est souvent lié à d'autres facteurs. « Marie » m'explique que si elle est plus prudente, plus « alerte » dans les espaces publics, c'est parce que même si elle n'a pas vécu d'évènement particulièrement marquant, elle identifie des situations comme potentiellement dangereuses car cela la renvoie à des récits de proches ou bien à des évènements lus, vus ou entendus dans les médias.

*« Bah écoute ouais je dirais que... je suis forcément plus alerte maintenant, plus méfiante en quelque sorte dans le sens ou voilà, j'ai appris, j'ai vu, j'ai entendu et du coup bah... voilà forcément, plus ton temps d'existence s'allonge et plus t'auras le temps d'entendre des trucs qui se sont passés ou de les constater par toi-même parce que ça t'arrive à toi. Donc euh... forcément tu deviens... enfin voilà, quand t'es au détour d'une rue euh... on va parler métaphoriquement, c'est-à-dire **quand un début de situation pointe son nez forcément on va les connecter à tout le reste.** Donc forcément... oui, t'as de moins en moins confiance dans la rue au fur et à mesure de toutes les preuves qui t'apparaissent de ce qu'il y a pas à avoir confiance dans la rue. »* Marie, femme jeune, Beaulieu, Caen

« Elodie » fait également part de cette évolution personnelle. Elle m'explique qu'elle rentrait régulièrement depuis le centre-ville jusqu'à la Grâce de Dieu à pied le soir après des soirées étudiantes, jusqu'à ce que ses amis lui fassent part de manière appuyée de leur inquiétude pour sa sécurité. Elle se serait alors « rendue compte » de son « imprudence ». D'autres enquêtées développent une forme de prudence différente, liée au *care*. « Cécile » par

exemple, est en général mal à l'aise vis-à-vis d'une circulation automobile dense sur son trajet quotidien. Elle préfère faire un détour, qu'elle identifie d'ailleurs comme une stratégie, en passant par des petites rues moins sujettes à la circulation. Au-delà de son appréhension personnelle, ce détour est également lié au fait que ce sont des trajets qu'elle fait habituellement avec sa fille qu'elle souhaite protéger du risque que représente pour elle la circulation automobile. Il s'agit cependant d'une stratégie qu'elle n'applique que de jour, car là où les rues calmes, peu passantes ont un attrait pour elle de jour, cet attrait se transforme en un désagrément de nuit.

*« Euh... de manière générale j'apprécie de pouvoir marcher dans la ville, de regarder qu'est-ce qu'il y a de nouveau, qu'est-ce qui... se passe. Après c'est pas des trajets très... **j'ai des stratégies en fait, d'éviter la circulation, d'aller dans des rues moins passantes** euh... la rue Jeanne d'Arc j'aime pas, c'est les voitures vraiment, une impression de vitesse et puis... qui... agresse en fait. Après tous les croisements c'est quand même délicat à chaque fois. Et puis bah avec ma fille je fais super gaffe. Après tout ça c'est des itinéraires que je prends beaucoup de jour, c'est vrai que les petites rues dont on parlait tout à l'heure, la nuit c'est pas pareil. » Cécile, femme d'âge moyen, Gare, Rouen*

La maternité développe ainsi une autre forme de prudence chez certaines enquêtées. C'est également le cas d'« Elisabeth », évoquée dans le chapitre précédent, qui m'explique qu'elle a arrêté d'aller au travail à vélo après avoir été proche d'un accident avant d'aller chercher son fils à la garderie. Dans ce cas, il s'agit pour elle de se préserver, non pas pour elle-même, mais avant tout pour le bien-être de son enfant.

« E: Why did you stop cycling?

*Elisabeth: Hum... because the traffic is so bad. And... on my first day back from my pregnancy leave, I was **almost knocked off my bike** by someone that was just not looking where he was going. And **I just couldn't bear the thought that William would be at the nursery waiting for me... and I wouldn't turn out.** » Elisabeth, femme jeune, Milton, Portsmouth*

Le rapport entre maternité et « prudence » peut néanmoins s'exprimer d'autres manières. La « prudence » est une notion qui peut être transmise de mère en fille, notamment en ce qui concerne l'habillement, ou du moins la façon de mettre en scène son corps dans les espaces publics. « Abigaïl », « Claire » et « Françoise » en particulier projettent leur propre vécu, leurs propres craintes sur leurs filles.

« Françoise : Après des fois ma fille, je lui disais : « tu vois les jupes comme ça, moi j'aurais pas mis. » Par exemple.

E : C'est quelque chose que tu disais à ta fille quand elle sortait ?

Françoise : Oui, enfin j'ai dû lui dire : « ah bah dis donc ta jupe elle est un peu courte » moi un truc comme ça quand elle sortait, j'aurais pas mis quoi. Alors elle me dit bah oui « j'ai le droit de mettre ma jupe euh... de m'habiller comme je veux, c'est pas pour ça qu'un gars doit... » j'ai dit : « j'suis d'accord avec toi mais j'l'aurais pas fait ». Ça les jupes courtes et tout ça j'portais pas. » Françoise, femme d'âge moyen, Haie Vigné, Caen

La question de la « prudence » est donc particulièrement intéressante car ce terme est lourd de sous-entendus. Inciter les femmes à faire preuve de « prudence » insinue qu'il serait possible de prendre des mesures, à l'échelle du corps des femmes, pour ne pas subir d'agression à caractère sexuel dans les espaces publics. D'autre part, dans l'éventualité d'une agression à caractère sexuel sur une femme, cela porte la faute sur la victime et non sur l'agresseur. Cette croyance est relayée notamment par les médias, les proches, mais également dans certains cas par les pouvoirs publics (Lieber 2002a; Biarrotte 2021).

2.2. Adapter son habillement, adapter son corps

Au cours de cette partie nous essayerons d'identifier en parallèle les différentes raisons qui peuvent pousser les enquêtées à adapter leur habillement, mais également leur façon de se tenir, de se déplacer dans les espaces publics ainsi que les différents types d'adaptation. Tout d'abord, nous aborderons la question des regards, souvent soulevée par les enquêtées, et en particulier du *male gaze*. Ensuite, nous discuterons la relation entre habillement et espace traversé et pour finir, le détail des stratégies corporelles utilisées par les enquêtées.

2.2.1. S'adapter face aux regards

Dans les discours des enquêtés, les regards – en particulier les regards des hommes, mais pas uniquement – sont souvent présentés comme un frein, une barrière à l'épanouissement personnel dans les espaces publics. « Barbara » semble ressentir la pression dans les espaces publics intensément, elle fait d'ailleurs de manière quasiment systématique le rapprochement entre espaces publics et harcèlement, ou bien danger en général. Elle fait le lien direct entre son rapport à la féminité, abordé précédemment, et son rapport aux regards des hommes dans les espaces publics. « Barbara » a l'impression de ne pas pouvoir exprimer sa féminité comme elle le souhaite à cause de ces regards, elle ressent le besoin d'user de stratégies corporelles au quotidien. Cependant ces stratégies la font se sentir « moins féminine ».

« Bah féminine c'est coquette, pouvoir s'habiller correctement, qu'on puisse se promener correctement, malgré qu'on ait une jupe qu'on nous traite pas de... c'est ça féminine. Là on est plus à se dire, je vais pas m'habiller comme je veux, parce qu'on va me regarder d'une autre façon. Donc je suis moins féminine. » Barbara, femme d'âge moyen, La Haie Vigné, Caen

« Daphné » a, comme « Barbara », une vision de la féminité qui passe par l'usage de vêtements qui correspondent au stéréotype de la féminité. En effet, étant donné que la robe et les talons ont de l'importance dans sa définition de la féminité et qu'elle aime s'identifier comme une femme féminine, la tenue dans laquelle elle se sent le plus à l'aise serait : « (...) une robe mi mollet, une paire de talons pas trop hauts pour que je puisse marcher, j'aime bien être couverte. ». Elle est tout de même assez ambivalente car quand je lui demande si elle mettrait cette tenue partout et à toute heure, elle me répond qu'elle mettrait peut-être quelque chose sous sa jupe car « on ne sait jamais ». Comme « Françoise » notamment, elle projette par ailleurs ses inquiétudes concernant le regard des hommes et la possibilité de subir du harcèlement de rue sur les femmes inconnues qu'elle croise dans la rue.

« Oui, vous avez raison, je vais peut-être penser à mettre un cycliste en dessous ou un legging en dessous, on sait jamais ce qu'il peut arriver [rigole]. Non mais bien sûr que j'y pense mais c'est vrai que je me sens pas freinée. Et je me dis pas « attention faut que je mette un truc ». Pour moi-même déjà je vais pas me sentir à l'aise si j'ai pas un collant ou un truc. Mais oui je pense qu'il y a des femmes qui s'empêchent et je trouve ça dommage. Je serais la première si je vois une femme habillée trop court ou trop décolleté, je me dirais « mince la pauvre elle va se faire embêter toute la journée ». Voilà, je vais pas être choquée mais je vais me dire « äie, je serais pas sortie comme ça parce que ça va être une journée difficile » [rigole]. Mais c'est dommage de dire ça. » Daphné, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

« Daphné » adopte donc des stratégies pour adapter son habillement vis-à-vis de la pression qu'elle peut ressentir dans les espaces publics, sans pour autant sacrifier sa façon d'exprimer son identité. Malgré tout, cette adaptation peut être assez poussée. Lors de notre entretien, elle portait une tenue que j'ai jugé plutôt décontractée, avec un jean près du corps et un T-shirt classique. J'ai été étonnée qu'elle m'explique qu'elle ne se verrait pas sortir dans la rue habillée de cette façon et qu'elle prendrait le soin de mettre une veste afin d'éviter que des hommes ne la regardent comme un objet sexuel.

« Après oui des fois... par exemple là, je sortrais pas comme ça. Je mettrais une veste longue pour pas qu'on voit que mon jean est un peu moulant etc. Voilà c'est un bon exemple. Parce que j'ai un haut court et j'ai pas envie qu'un garçon me matte les fesses tout simplement [rigole] même sans me faire accoster ou quoi que ce soit ou une remarque ou siffler ou rien, j'ai juste pas envie que quelqu'un pause son regard sur mon derrière parce que je suis pas habillée pour ça et voilà. C'est quelque chose qui va me déranger donc oui, je vais faire attention à ce que je mets. » Daphné, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

La perception de la féminité, pour les autres et pour soi, a donc un rapport direct avec la façon dont les espaces publics sont vécus par les enquêtées. Si « Barbara » et « Daphné » se sentent contraintes – à des degrés différents – dans leur féminité par les regards qu’elles subissent dans les espaces publics, « Louise », qui n’exprime pas sa féminité en passant par une apparence et notamment des vêtements conventionnellement considérés comme féminins, ne se sent pas bridée dans sa liberté de circuler du point de vue de son apparence physique.

« E : Est-ce que tu te sens libre de t’habiller comme tu le souhaites à tout moment de la journée ? »

Louise : Bah, moi oui, dans le sens où j’suis en pantalon donc y’a pas de soucis. Mais comme j’tu le disais hein, dès que t’essaie de mettre un petit décolleté ou une jupe un peu courte bah, tu sens les regards. » Louise, femme d’âge moyen, Grâce de Dieu, Caen

Pourtant, ne pas s’identifier à la féminité stéréotypée ne signifie pas nécessairement que les regards n’ont pas d’influence notable sur sa façon de pratiquer les espaces publics. « Elodie » et « Alexandra » ont une vision de la féminité assez proche l’une de l’autre. Plus que de ne pas ressentir le besoin de représenter la forme stéréotypée de la féminité, c’est une apparence qu’elles fuient totalement. « Elodie », à l’instar de nombreuses jeunes femmes, ne souhaite pas se faire remarquer, que ce soit par ses amis ou par des inconnus dans l’espace public. Elle constate que dès qu’elle expérimente dans le sens de la féminité stéréotypée, cela provoque une réaction – admiration, moquerie ou les deux de la part de ses proches, regards de la part d’inconnus – qui pour elle est gênante et indésirable.

*« Bah... ouais même me... maquiller d’temps en temps tu vois euh... mais là un jour si j’sors maquillée tous mes potes il vont faire wha ninin... enfin que des remarques tu vois. (...) Bah moi si j’ai... enfin juste dans ma personnalité tu vois **genre j’veux pas me faire remarquer je veux fondre dans la masse complètement.** Et... genre... j’sais pas j’veux pas attirer l’attention parce que j’m sentirais gênée. » Elodie, femme jeune, Grâce de Dieu, Caen*

« Elodie » s’habille de manière « passe-partout » le plus souvent dans des couleurs sombres, avec un jean et un T-shirt, c’est sa manière de ne pas se faire remarquer, de passer inaperçue dans les espaces publics. Elle est encore dans un processus de construction de son identité, de son apparence. Elle semble pétrifiée à l’idée d’attirer l’attention sur elle – d’ailleurs notre entretien a été difficile, elle semblait terrifiée – et s’habille donc de manière à ne pas être attirante – ou même juste différente – afin de ne pas attirer les regards, et en particulier les regards des hommes dans les espaces publics.

« E : Est-ce que du coup tu te sens libre de t’habiller comme tu le souhaites à tout moment de la journée ? »

Elodie : Ah bah non ! Bah... ouais non, là si j'sors dans la rue tu vois... bah j'm'habille n'importe comment, j'peux pas sentir les regards des autres sur moi. »

Elodie, femme jeune, Grâce de Dieu, Caen

« Alexandra » utilise également l'habillement comme un moyen de passer « inaperçue » voire « invisible » dans les espaces publics. Au-delà du fait qu'elle ne se sente pas à l'aise de manière pratique et qu'elle n'apprécie pas les habits qui répondent au stéréotype féminin, elle ne supporte pas de subir le *male gaze* dans les espaces publics. Pourtant, contrairement à la jeune femme de la Grâce de Dieu – qui est de cinq ans sa cadette – elle apprécie d'avoir l'attention de ses proches portée sur elle, sur sa personnalité. L'attention masculine la met mal à l'aise si elle est dirigée sur son corps.

« Alexandra : J'pense que j'ai deux facettes, d'un certain côté j'aime bien quand l'attention est tournée vers moi, mais j'aime pas non plus quand elle est tirée vers moi. Quand j'dis des trucs marrants ça m'dérange pas, mais quand c'est pour me regarder dans la rue parce que « elle est mignonne elle » ou je sais pas quoi, tu vois je... ça m'dérange.

E : C'est ça qui t'empêche de mettre des robes des jupes ou tu trouves juste ça pas confortable ?

Alexandra : Bah y'a les deux, et j'pense que c'est ancré, j'ai eu un problème bien plus tôt et j'l'ai pas travaillé. » Alexandra, femme jeune, Haie Vigné, Caen

Si ces enquêtées perçoivent l'habillement comme un facteur pouvant jouer sur la pression qu'elles ressentent dans les espaces publics, « Juliette » quant à elle, ressent que le fait d'être tatouée, notamment sur sa cuisse, a une incidence sur les regards et les interpellations qu'elle peut subir quand elle porte une robe ou une jupe. Elle considère que la pression est plus forte pour elle que pour d'autres femmes à cause de ses tatouages.

« Juliette : (...) Parce qu'en plus je suis tatouée assez haut sur la cuisse, je suis tatouée sur les deux mollets donc forcément c'est genre « ah ouais, j'peux regarder ? ».

E : Vous sentez que les tatouages ça rajoute du regard sur le corps ?

Juliette : Oui, dans le bus, il y en a carrément qui se penchent pour essayer de regarder quoi. Les robes j'évite du coup. Avec les tatouages sur la cuisse ils le prennent pour une invitation alors que s'en est pas une. » Juliette, femme jeune, Petit-Quevilly, Rouen

Le style marqué de « Juliette »¹³¹ lui apporte une pression supplémentaire, elle préfère souvent s'habiller de manière à cacher ses tatouages ou avec un style moins affirmé pour ne pas attirer les regards, voire les remarques, sur elle.

Le rapport aux regards et notamment au *male gaze* est également évolutif. De nombreuses enquêtées abordent leurs rapports aux regards comme mouvant avec l'âge mais également avec certaines étapes de la vie, comme la maternité. Concernant une évolution globale avec l'âge, deux types de visions s'opposent chez les enquêtées avec d'un côté – la vision la plus répandue – les femmes qui se sentent plus à l'aise vis-à-vis des regards dans les espaces publics en grandissant puis en vieillissant, et d'un autre côté, quelques enquêtées qui se sentaient plus à l'aise étant plus jeunes.

« Adèle » par exemple, ne se sent pas libre de s'habiller comme elle le souhaite, en lien avec le *male gaze* et le harcèlement de rue, mais également car elle considère qu'en tant que femme âgée, elle se doit d'adapter son habillement afin de ne pas avoir l'air « ridicule ». Elle aborde également très rapidement le lien entre espace traversé et habillement mais ne s'y attarde pas car comme elle l'indique par la suite, son style de vêtement actuel – ainsi que son degré de mobilité – lui permettent de ne plus se « poser de question ». Ce qui est particulièrement intéressant c'est qu'elle remarque la différence entre l'habillement des jeunes femmes d'aujourd'hui, comme « Elodie » ou « Alexandra », qui s'habillent plutôt en couleurs sombres et en jean, et son habillement de jeune femme dans les années 1970, beaucoup plus coloré. « Adèle » faisait attention au dévoilement de son corps, pas vraiment aux couleurs qu'elle mettait. Le fait de porter du noir pour paraître « invisible » semble plus être une considération de la génération actuelle des jeunes femmes.

« E : Est-ce que vous vous sentez libre de vous habiller comme vous le souhaitez à tout moment de la journée ? »

*Adèle : Non pas forcément. Parce que... ça dépend des circonstances en fait. Je pense qu'il y a des tenues qui peuvent euh... comment dire, **on peut pas porter des vêtements trop courts, enfin ça dépend des lieux où on va, y'a des endroits où on se sentirait pas tranquille peut-être si on avait des tenues un peu trop « olé olé ».** Et puis bon la tenue elle évolue avec l'âge aussi. **Maintenant je fais plus de fantaisies vestimentaires, j'm'habille de façon assez classique, quand on a un certain âge il faut avoir le sens du ridicule [rigole].** Je me pose plus la question.*

E : Quand ça vous posait question est-ce que c'était plus sur : entre jupe et pantalon ou est-ce que les couleurs vous posaient question aussi ?

¹³¹ Juliette a un style que l'on pourrait qualifier de « gothique Lolita ».

Adèle : Non pas les couleurs, c'est la longueur de la robe, le décolleté, plus ce genre de choses. On ne s'habillait pas en noir nous quand on était jeunes, là quand on va à la fac elles sont toutes en noir avec des... des leggings ou des pantalons. Nous on avait des tenues beaucoup plus... c'était après 68 hein ! C'était très bariolé. » Adèle, femme âgée, La Haie Vigné, Caen

Pourtant, « Claire », de la même génération qu'« Adèle » a eu un vécu très différent. Plus jeune, « Claire » craignait le regard des autres, elle voulait passer inaperçue, se fondre dans la masse, et préférait donc porter des vêtements classiques et sombres. Elle portait une attention aux couleurs, tout comme « Elodie » aujourd'hui. Malgré tout, « Claire » identifie son comportement passé comme une conséquence de sa classe sociale. En effet, « Claire » m'explique avoir été élevée dans une famille de l'aristocratie caennaise, catholique pratiquante. Au contraire d'« Adèle », elle se sent de plus en plus libre en vieillissant vis-à-vis du regard des autres et notamment du regard des hommes.

« Je pense que j'ai beaucoup évolué. J'dirais que quand j'étais jeune j'étais plutôt coincée de ce côté-là on va dire [rigole]. Je pense que j'avais... enfin voilà, le regard des autres était quelque chose de compliqué. Donc euh... voilà, je restais dans un conformisme un peu... voilà, de couleurs de... je pense que ça j'ai évolué, j'ai... je vais acheter quelque chose qui me plaît, c'est ce qui me plaît à moi. » Claire, femme âgée, Beaulieu, Caen

La vision d'« Adèle » est malgré tout peu répandue chez les enquêtées. « Daphné », beaucoup plus jeune, a un ressenti qui pourrait s'en rapprocher. En effet, elle m'indique qu'elle avait le sentiment d'être plus libre quand elle était plus jeune car elle n'avait pas encore cette conscience – ou plutôt cette construction sociale intégrée – du *male gaze*. « Daphné » a par ailleurs développé, en relation avec sa conception de la féminité, une vision du désir masculin qui est très stéréotypée. Selon elle, les hommes ne pourraient pas s'empêcher d'exprimer leur désir sexuel de manière ouverte, et ce serait donc aux femmes de faire attention pour ne pas attiser cette fatalité du désir masculin, et attirer leurs regards. « Daphné » me parle ainsi du fait de « faire attention » à son habillement dans les espaces publics comme elle pourrait me parler d'un risque naturel.

« Je me sentais peut-être plus libre avant d'ailleurs, quand j'étais plus jeune. Bah on est plus insouciant en fait. On s'dit pas que... en fait quand on est jeune on connaît pas les hommes, ce qu'ils ont derrière la tête. On s'dit pas que... ça va attirer des regards ou que ça va donner des idées pas très claires à certains hommes, beaucoup d'hommes malheureusement. J'ai l'impression qu'ils ont du mal à se contrôler les pauvres [rigole], les pauvres garçons [ironie]... et voilà je pense qu'on ne se rend pas compte de ce qu'on peut provoquer chez l'autre. Et euh... c'est vraiment un débat sans fin ces histoires d'habillement. Parce que oui,

on dit qu'on devrait pouvoir s'habiller comme on veut et dans le même temps, on peut pas empêcher un mec de penser ce qu'il pense, donc qu'est-ce qu'on fait [rigole] ? (...) Donc du coup je préfère prendre les devants et ne pas attirer l'attention, c'est peut-être pas la bonne méthode mais en tout cas je pense à ma sécurité donc je préfère faire ça. » Daphné, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

« Daphné » et « Adèle » sont les seules enquêtées à ressentir plutôt une baisse de leur liberté dans les espaces publics avec l'âge. Il semble important de préciser que ce sont également deux femmes qui ont subi une agression ou une agression à caractère sexuel dans les espaces publics. « Daphné » a vécu des attouchements dans un lieu public étant enfant, mais elle m'explique qu'elle ne l'a identifié comme une agression sexuelle qu'il n'y a que peu de temps, en commençant à s'intéresser au féminisme à la suite du mouvement #MeToo. « Adèle » n'a en revanche pas souhaité évoquer ce qui lui est arrivé mais après avoir évité le sujet, elle m'indique avoir subi une agression.

Les femmes enquêtées de plus de 50 ans sont nombreuses à constater plusieurs stades dans l'évolution de leur rapport aux regards. Cela est particulièrement marqué pour « Abigaïl ». Elle a d'abord vécu une évolution comparable à celle de « Daphné » où elle a pu constater une baisse de liberté au moment où elle s'est rendue compte du *male gaze*. Elle a donc commencé à adapter son habillement vis-à-vis du regard des hommes. De nos jours, elle commence à avoir un ressenti et une adaptation corporelle, non pas vis-à-vis d'un regard sexualisé que les hommes pourraient porter sur son corps, mais plutôt vis-à-vis de son regard personnel ainsi que de la perception qu'elle a du regard des autres sur le vieillissement de son corps.

« Et puis je veux dire, franchement, il y a un âge où j'y pensais pas du tout, je m'habillais comme je m'habillais. Après tu commences à te faire draguer, t'aimes moyennement, moi c'était vraiment pas mon truc, autant t'as des filles elles en rajoutent... moi non, c'est pas mon truc. Mais bon, j'me suis pas non plus... je faisais attention à comment j'm'habillais... enfin... là c'est plus avec le regard sur la vieillesse, enfin je suis pas non plus si vieille que ça mais... je vois bien, un truc tout con tu vois, mais qui m'aurait fait la même chose si j'avais 20 ans de moins mais pour les mêmes problèmes. Là il se trouve, tu vois, je me mets à avoir comme je suis vieille, un peu ma peau qui flagelle. Maintenant je fais gaffe quand j'achète des fringues, que ce soit plus bas, pour pas qu'on voit cette partie-là que j'aime pas. » Abigaïl, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen

« Mary » fait également la distinction entre deux stades d'évolution de son rapport entre regards des autres et habillement dans les espaces publics. À la différence d'« Abigaïl », « Mary » constate qu'elle s'est détachée du regard des autres en vieillissant. Elle faisait attention à ne pas paraître « provocante », ce dont elle ne ressent plus le besoin. Cependant, elle

fait, comme « Abigaïl », face à un nouvel enjeu, celui de ne pas subir le regard des autres – et surtout celui qu'elle s'impose à elle-même – sur son habillement par rapport à son âge.

« E: Would you say that you feel free to dress as you want, at any time of the day?

Mary: Yes, I would. But that's a product of age I think. If you asked me that question 30 years ago I would have said no. But now I would... you know.

E: And what changed?

Mary: You get old and you don't give a dam what anybody thinks about you. It's true, yeah.

E: And what was keeping you back then?

Mary: I think... it would have been... even though I'm a feminist, and even though I went on things like reclaim the night marches, I think that I would have been cautious in dressing in things that might have been seen as provocative. I'm not saying they are, I'm not saying that we shouldn't but... then it also goes with... it crosses other things like body image and things like that so.... It's a bit of a mix of reasons but that would have been this. Back then, it would have been things like that, and "what people will think of me", whereas now that I've been around gender and... being... I think I always had a tendency to try and cover up. And now, I don't think about that as much as dressing appropriately according your age. And then I'm sort of fighting against that. I bought my first leather jacket the other day so... there you go. Always wanted one, never got one. » Mary, femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth

Cependant, chez ces enquêtées de 50 ans ou plus, on peut également être amené à penser que, si l'adaptation est plus facile avec l'âge, cela est dû à une baisse voire une disparition du *male gaze* sur leur corps et donc une baisse de la pression sexuelle dans les espaces publics. « Judith » notamment fait le lien entre son âge et le fait de s'accepter, et donc d'être plus à l'aise quel que soit son habillement, mais également entre son âge et une baisse voire une disparition du *male gaze* qu'elle trouve très « relaxante ». Elle apprécie d'être devenue invisible aux yeux des hommes dans les espaces publics, cela lui permet de vivre plus sereinement ses déplacements.

« E: Do you feel free to dress as you want to, at any moment of the day?

Judith: Yeah... and I think I just don't care. I like to dress nicely when I want to, but I like... if I come home at 4 and I'm not going out, I put my pyjamas on and I don't care. I think when I was younger, I cared about what other people think and I would think... (...) Now I tend to think "I look as good as the other women here", I'm sadden by the fact that it has taken me nearly 58 years to come there,

but I like it. But also, when you get older, I read this article once that said some women said they became invisible when they got older. Men are always looking at the younger girls. I find that quite relaxing. You are invisible so you can just do what you like. You know, I don't walk along thinking "oh he's smiling at me" you know, I just think "if he's smiling, I'll smile back but if he don't pfffft!", it's a really relaxing place to get to. » Judith, femme d'âge moyen, Fratton, Portsmouth

« Françoise », tout comme « Claire » évoquée plus haut, ont un ressenti similaire à celui de « Judith », mais qu'elles expriment de manière plus indirecte. Plus jeune, « Françoise » ressentait une pression importante vis-à-vis du regard des hommes, pression qu'elle ne ressent plus aujourd'hui également car, avec l'âge, elle ne se sent plus tenue de se conformer à un habillement correspondant au stéréotype féminin, stéréotype dans lequel elle ne s'est jamais reconnue. « Cécile », plus jeune que les enquêtées précédentes, est à un moment de sa vie où elle ressent cette baisse de la pression dans les espaces publics. Elle m'explique que même si elle s'est toujours considérée comme libre de s'habiller comme elle le souhaite, à chaque fois qu'elle subissait du harcèlement de rue, elle se remettait en question personnellement et questionnait notamment le rôle de son habillement. Le fait de ne plus subir de « rappels à l'ordre » dans l'espace public, est donc pour elle libérateur dans son rapport à ces espaces.

« E : Est-ce que vous vous sentez plus libre maintenant qu'avant, de sortir comme vous le voulez, de vous habiller comme vous le souhaitez ?

Cécile : Euh... je pense que j'ai toujours senti que j'étais libre sur ça mais quand même en questionnant les agressions, les trucs que j'ai pu subir dans la rue de la part de gars... voilà, à chaque fois j'étais à me questionner « ah bah ouais, si j'étais habillée comme ça euh... qu'est-ce qui se serait passé... ? C'est moi qui fais qu'il y a ce comportement-là... ? », ça renvoie beaucoup de questions. » Cécile, femme d'âge moyen, Gare, Rouen

Certaines femmes plus jeunes voient également une évolution de leur adaptation face aux regards dans les espaces publics en grandissant. C'est notamment le cas d'« Olympe », « Angela » et « Ariane ». Les habitantes de Portsmouth en particulier semblent se détacher plus facilement de ce rapport aux regards. Certaines d'entre elles ne l'évoquent même pas dans leurs entretiens et d'autres, comme « Angela » et « Ariane », m'indiquent que si elles ont ressenti une gêne en grandissant, elles estiment s'être totalement détachées du regard des autres, et notamment du *male gaze*. Même si, comme nous le verrons plus tard dans le développement des stratégies corporelles, cela ne veut pas toujours dire qu'elles n'ont pas de stratégies d'évitement, ou bien qu'elles ne cristallisent pas leur appréhension sur un type de lieu ou un horaire.

« I don't care what I'm wearing, I could be wearing a ball gown, I'd be fine. I could go to the shops in pyjamas. (...) I think with the age you stop worrying about what

other people think as much and just start focusing on what you enjoy doing, and if you want to dress a certain way, then dress a certain way. If it makes you happy, it doesn't matter other's people opinion. » Ariane, femme jeune, Southsea, Portsmouth

Le cheminement d'Olympe est un peu différent, c'est son métier de vendeuse à domicile dans le domaine de l'érotisme qui l'a aidée à se sentir plus à l'aise dans les espaces publics et à s'affirmer, notamment en ce qui concerne son habillement. Avant cela, le *male gaze* la mettait mal à l'aise, elle avait l'impression de ne pas pouvoir s'habiller comme elle le souhaitait et se sentait honteuse lorsqu'elle était confrontée à du harcèlement de rue, tout comme « Cécile ».

« E : D'accord, et avant qu'est ce qui te retenais [de t'habiller comme tu le souhaitais] ?

*Olympe : **Le regard des autres. Le regard des hommes surtout.** Quand on s'fait siffler parce qu'on est en jupe enfin... maintenant j'en joue, j'ai appris à en en jouer. Parce qu'en plus quand on s'mets en jupe bah les mecs ils nous laissent passer en voiture [rigole]. Donc maintenant ouais, c'est pas moi l'pion c'est eux.*

E : Ouais. Quelle va être ta réaction maintenant si on te siffle ?

Olympe : J'ignore. L'ignorance est l'une des pires souffrances donc j'ignore et il passe pour un con.

E : Parce qu'avant t'avais une réaction différente ?

*Olympe : **Avant j'avais honte.** » Olympe, femme d'âge moyen, La Grâce de Dieu, Caen*

Au-delà d'une évolution du rapport aux regards au cours du temps, certaines enquêtées comme « Abigaïl », « Claire » ou « Aïcha » évoquent un changement de leur rapport aux regards avec la maternité. Pour « Abigaïl » et « Claire », cela se rapproche de la question de la « prudence » évoquée précédemment. Elles ont toutes les deux un regard similaire peut-être car elles ont des filles adultes, d'âges proches. Ce qui les frappent c'est de remarquer le *male gaze* sur le corps de leurs filles quand elles sont dans la rue avec elles. En effet, leurs deux filles ont selon elles des corps pulpeux, ainsi qu'une vision libérée et féministe de l'habillement. Elles ne cherchent pas à cacher leurs corps dans les espaces publics. La fille d'« Abigaïl » notamment est adepte de la pratique du *no bra*¹³² ce qui est difficile à accepter pour « Abigaïl » qui fait un parallèle entre elle et sa fille dans leur corps, mais également dans ce qu'elles se sentent à l'aise ou non de porter.

¹³² Littéralement : « pas de soutien-gorge ». Il s'agit d'un mouvement en provenance des États-Unis, qui s'est développé en France par le biais des réseaux sociaux, encourageant les femmes à ne pas mettre de soutien-gorge.

*« Ah moi j'trouve que ça [la taille des seins] fait la différence au niveau du regard. C'est énorme. Moi j'vois bien parfois, j'lui [à sa fille] dit pas parce que je veux pas lui donner l'impression de... **mais comme elle se fait mater dans la rue, il est clair que les mecs ils regardent ses seins parce que c'est un objet sexuel pour eux, et je trouve ça chiant.** Et dans ces cas-là je suis furieuse, et je me dis mais purée elle a bien le droit de se saper comme elle veut, c'est pas de la viande. Objectivement je trouve qu'elle a raison. » Abigaïl, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen*

« Abigaïl » et « Claire » sont toutes les deux ambivalentes face aux choix de leur filles, car bien qu'elles affirment que théoriquement, elles ont raison de ne pas changer leur façon d'être en fonction du *male gaze*, elles préféreraient en pratique que leurs filles soient plus « prudentes » comme évoqué précédemment.

L'évolution du rapport à l'habillement et aux regards par rapport à la maternité est cependant très différente pour « Aïcha ». Contrairement à « Abigaïl » et « Claire », « Aïcha » est une jeune mère et elle m'explique que depuis qu'elle est devenue mère, elle évite certains vêtements, notamment ceux qu'elle estime comme plus « provocateurs ». Cela rejoint la question de la respectabilité abordée par « Mary » ou encore par « Adèle » en lien par contre avec leur avancée en âge.

*« Quand j'étais plus jeune en fait je mettais des tenues... des jupes un peu plus courtes que maintenant et justement **maintenant je me dis, bah non je suis maman quand je suis dans la rue je fais un petit peu attention.** Donc j'ai tendance à... je m'habille plus forcément comme avant, c'est vrai que... c'est plus... et on en parlait il y a pas longtemps avec une amie à moi et c'est vrai que ça vient automatiquement. Et puis même en étant mariée, je dis pas que je m'habillais vulgairement ou quoi que ce soit, et c'est pas... mais c'est vrai que mes tenues je... je me posais pas forcément de questions. » Aïcha, femme jeune, Gare, Rouen*

Au-delà de cette adaptation vis-à-vis de la maternité, Aïcha constate cependant que, lorsqu'elle circule avec sa fille en poussette, elle ressent moins les regards des hommes. Sur certains itinéraires qu'elle pratique, elle se sent ainsi plus à l'aise quand elle est avec sa fille que lorsqu'elle est seule.

« Aïcha : Mais sinon je me sens plus à l'aise quand je suis avec ma fille en poussette, j'ai l'impression que en fait on va moins... je vais moins sentir de regards que quand je suis seule en fait. Je vais plus passer de ce côté-là avec ma fille mais peut-être en étant seule quand il fait un petit peu nuit je vais passer de l'autre côté pour être un peu plus à l'aise quoi.

E : Mais qu'est ce qui fait que vous sentez moins de regards quand vous êtes avec votre fille ?

Aïcha : Bah je pense qu'on se dit : « c'est une mère de famille c'est mort tu peux rien tenter » [rigole]. C'est peut-être ça, et puis après il y a peut-être aussi une forme de respect en se disant, c'est une maman, elle a son enfant, voilà. » Aïcha, femme jeune, Gare, Rouen

L'adaptation de l'habillement des femmes face aux regards – ou de la perception qu'elles ont de ces regards – est un facteur important à prendre en compte dans l'analyse du degré de confort des femmes dans les espaces publics. Cependant, ce facteur est d'une part à nuancer avec une compréhension du degré d'identification à la féminité stéréotypée, et d'autre part à mettre en relation avec l'âge, car il est évolutif.

2.2.2. Les espaces traversés et leur temporalité, un facteur d'adaptation corporelle ?

Les stratégies corporelles, au-delà d'être évolutives en fonction de l'âge, peuvent varier en fonction de l'espace traversé et de la temporalité à laquelle ils sont traversés. Nous ne reviendrons pas dans cette partie, ou seulement brièvement, sur les éléments qui peuvent influencer l'association ou non d'un sentiment de confort à un espace public – les commerces, la population, la connaissance du lieu etc. En effet, nous nous attacherons plutôt à comprendre de quelle manière les femmes interrogées adaptent leurs corps afin de pouvoir malgré tout pratiquer les espaces publics dans lesquels elles se sentent mal à l'aise. Nous ferons donc le point sur le lien entre habillement et espaces traversés pour ensuite faire le point sur les autres stratégies corporelles.

Concernant le fait d'adapter son habillement selon un espace et/ou une temporalité précise, il s'agit d'une stratégie principalement utilisée, ou du moins identifiée par les femmes jeunes – six femmes – et dans une moindre mesure, par des femmes d'âge moyen – deux femmes. Les stratégies liées à l'habillement sont en revanche représentées dans les trois villes d'étude ainsi que chez des femmes de quartiers divers. Trois grands facteurs semblent provoquer une stratégie d'habillement chez les femmes enquêtées : les lieux perçus comme « mal fréquentés » – c'est-à-dire les lieux avec des regroupements d'hommes, voire d'hommes alcoolisés –, les transports en communs et la voiture, et enfin la nuit et les lieux festifs en particulier.

« Barbara », m'indique réfléchir au quotidien à son habillement et si celui-ci est « adapté » aux lieux qu'elle va traverser à pied ou au lieu dans lequel elle se rend. Il est assez rare chez les femmes interrogées que le lien entre l'espace et l'habillement soit fait aussi clairement et énoncé dès le début de l'entretien comme cela a été le cas avec « Barbara ». Le plus souvent, j'ai dû d'abord discuter avec les enquêtées de leurs habitudes vestimentaires pour qu'elles se rendent compte qu'elles ne s'habillent pas toujours exactement comme elles le souhaitent selon les endroits qu'elles prévoient de traverser. « Barbara » identifie en particulier deux quartiers à Caen où elle ne se verrait pas porter une jupe notamment, le quartier de la Grâce de Dieu, et le quartier de la Guérinière. Si elle opère cette adaptation c'est avant tout

parce qu'elle identifie ces quartiers comme des lieux où elle ressent particulièrement le *male gaze*.

« Donc euh... voilà, je vais avoir plus peur en habillement... disons si j vais à la Grâce de Dieu j vais pas y aller en jupe, j vais aller en pantalon. Si j vais à la Guérinière j vais aller en pantalon, parce que je sais qu'on va m regarder d'un... d'un « sale œil » en pensant autre chose. Une femme en jupe, tout de suite c'est une... hum, voilà. » Barbara, femme d'âge moyen, La Haie Vigné, Caen

Pour des raisons similaires, « Lilith » évitait de s'habiller de manière « voyante », c'est-à-dire avec les marqueurs stéréotypés de la féminité quand elle se rendait dans le quartier de la gare de Caen, quartier particulièrement mal perçu par les enquêtées de la carte participative et des entretiens. Cependant, à la suite d'une expérience de harcèlement dans ce quartier, alors qu'elle était habillée de manière neutre, décontractée, elle s'est rendu compte qu'elle pouvait subir ce type d'agressions, quelle que soit sa façon de s'habiller.

« Et des fois où bah pareil, là c'était le cas devant la gare quand je sortais de l'ostéo, le mec il m'avait alpaguée, et en plus j'étais énervée ce jour-là et je lui ai fait : « mais t'as que ça à faire franchement faire chier les gens ? » et du coup il était là : « ouais, grosse salope » et tout. Mec, tu m'as fait chier, je t'ai juste dit est-ce que t'as que ça à faire, et tu m'insultes ? De quel droit ? Et en plus, t'as beau être habillée en gros sac à patate, tout ce que tu veux, tu pourras te faire mater, tu pourras te faire alpaguer, et c'est... ouais c'est super chiant. » Lilith, femme jeune, La Haie Vigné, Caen

« Lilith » m'explique par la suite que malgré tout, elle continue d'adapter son habillement quand elle se rend dans des lieux où elle est particulièrement mal à l'aise mais dans une moindre mesure, plus de manière systématique. « Elisabeth » à Portsmouth et « Daphné » à Rouen évoquent également cette stratégie. Dans le cas d'« Elisabeth », bien qu'elle se sente plutôt libre au quotidien de s'habiller comme elle le souhaite, si elle doit se rendre dans un lieu pour elle inconfortable – comme le centre-ville de Portsmouth, identifié sur la carte participative comme dans les entretiens comme un des quartiers les plus désagréables – elle ne mettrait pas de tenues voyantes, qui pourtant ne la dérangent pas dans son quartier de Milton. « Daphné », elle, reconnaît qu'elle s'habille de manière à camoufler ses formes quand elle se rend dans le centre de Saint-Sever, au niveau de la place des Emmurées. Encore une fois, il s'agit d'un lieu qui est identifié par de nombreuses femmes comme désagréable, notamment à cause d'une pression liée au *male gaze*, plus importante selon elles qu'à d'autres endroits de la ville.

Le mode de transport influence également beaucoup le choix de l'habillement pour les enquêtées. En effet, l'adaptation de l'habillement en fonction des lieux traversés est une réflexion qui est principalement liée aux trajets piétons. Plusieurs types de transports sont associées soit à une stratégie en soi, soit dans le cas de « Lilith », à un lieu qui nécessite une

adaptation corporelle. En effet, « Lilith » est la seule femme interrogée qui a une stratégie liée à son habillement dans les transports en commun, c'est également une jeune femme très mobile au quotidien et qui a habité dans plusieurs métropoles en France et en Amérique Latine, ce qui pourrait expliquer qu'elle ait développé des stratégies liées aux transports en communs.

« (...) Dans les transports quand je m'assoie, si je suis en jupe ou quoi, j'ai vite fait de tirer ma jupe ou de mettre mon écharpe devant tu vois, pour pas qu'on voit mes jambes, de limiter au maximum les regards pour être tranquille justement. » Lilith, femme jeune, Haie Vigné, Caen

L'usage de la voiture est un autre facteur qui rentre régulièrement en compte par rapport aux stratégies d'habillement des enquêtées. « Juliette » m'explique qu'au quotidien, elle réfléchit non seulement aux itinéraires qu'elle doit faire pour adapter son habillement, mais elle prend également en compte le fait de se déplacer à pied ou en voiture. Ainsi, « Juliette » se sent plus libre d'exprimer son style singulier ou de mettre des tenues qui pourraient dévoiler ses tatouages quand elle se déplace en voiture. Pour « Rose » et « Ariane » à Portsmouth, l'usage de la voiture – ou plutôt du taxi – est une stratégie qu'elles considèrent plutôt le soir. En effet, les enquêtées à Portsmouth sont nombreuses à « s'habiller pour sortir », c'est-à-dire à aller dans les *pubs* le soir en talons hauts et robes moulantes, avec des paillettes, assez courtes ou très originales. « Rose » et « Ariane » m'indiquent donc que l'une de leurs stratégies pour se sentir à l'aise dans la rue des *pubs*, souvent bondée et remplie d'hommes ivres, est de se rendre directement à leur lieu de rendez-vous en taxi.

« Absolutely, I would always take into account where I will be... safe if I have to make a decision to wear trainers or shoes with heels. I will take into account how I will get to the destination, what it will be like there... (...) But if I go to a nightclub, although I haven't been for a while, it would be a completely different story because I would be getting there perhaps in a taxi, or I will get a lift so I can wear heels. I could be less comfortable. And more... dressed for that occasion. » Rose, femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth

« If I get dressed up and go out, like I'm very aware that it's probably like I said, there's gonna be a lot of drunk people outside, so I've got to find the quickest route to get there. If not I just jump in a cab because I can't be bothered with harassment in the street. » Ariane, femme jeune, Southsea, Portsmouth

La nuit, et notamment les lieux de fête la nuit, est l'espace-temps (Walker 2019) que les enquêtées évoquent le plus en ce qui concerne les stratégies d'adaptation de leur habillement. « Lilith » et « Juliette » m'exposent toutes les deux des stratégies similaires. « Lilith » m'explique qu'elle ne met pas de chaussures à talons quand elle se rend au centre-ville le soir pour rejoindre des amis et boire un verre ou aller dans un club, car elle rentre normalement chez

elle à pied et souhaite être en mesure de courir si elle se retrouve confrontée à une situation dangereuse.

« Ah si un truc que je mets pas en soirée, et ça j’l’ai remarqué, c’est les talons. Parce que je me dis si jamais je dois courir, jamais je pourrais courir aussi bien en talons que... tu vois je me fait ces réflexions-là. Des fois je me dis, je vais pas me mettre en talons en soirée parce que si jamais je reviens toute seule et que je dois courir bah euh... je pourrais pas aussi bien. Au pire si mon sac à dos il me gêne je le fais tomber c’est pas grave, mais mes talons je galère à les enlever. Et puis tu te tords la cheville t’es niquée » Lilith, femme jeune, La Haie Vigné, Caen

« Juliette », elle, s’adaptera de manière un peu différente. En effet, contrairement à « Lilith » elle s’autorisera à porter des talons si elle se rend chez des amis ou dans le centre de Rouen pour une soirée mais elle prévoira des chaussures de rechange plates dans son sac pour rentrer chez elle. De même, elle m’explique qu’elle prévoit un pantalon de rechange dans son sac, si elle sort le soir avec une jupe qu’elle estime courte. De manière générale, « Juliette » ne se sent pas à l’aise de s’habiller comme elle le souhaite à Rouen, notamment dans des habits de son style particulier. Elle fait la comparaison avec d’autres villes où elle a pu habiter, aux Etats-Unis notamment, et m’explique qu’elle se sent moins à l’aise à Rouen que dans ces villes où elle constatait une diversité de style plus importante dans les rues. « Jeanne » use également de stratégies d’adaptation de son habillement le soir à Rouen, mais plutôt que le fait de porter une jupe ou des talons, « Jeanne » va plutôt faire attention à ne pas se faire remarquer de manière générale. Elle fait notamment la différence entre une jupe en jean longue et un vêtement court, brillant, un peu original ou particulièrement court.

« Jeanne : (...) En fait c’est pas... pas me sentir féminine, pas me sentir belle ou je sais pas quoi, ça a pas un lien direct avec une jupe ou des talons, mais pas être... pas me faire remarquer. Par exemple je pourrais mettre une jupe... une jupe au-dessus du genou ou quoi, je mettrai peut-être une jupe en jean mais je vais pas mettre une jupe en cuir ou... des trucs encore plus.

E : Des trucs qui attirent l’attention.

Jeanne : Oui, je sais pas... des trucs brillants, des trucs un peu hors du commun ou... pas des trucs trop voyants au niveau de la couleur.

E : Tu fais attention aux couleurs ?

Jeanne : Ouais. Après ça va j’aime bien le noir mais... ouais, je sais pas. Imaginons si j’avais dans ma garde-robe une jupe fluo, je la garderais pour le jour et peut-être pas pour la nuit, en tout cas pas si je suis toute seule. » Jeanne, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

Comme introduit dans la partie précédente, la liberté des femmes dans les espaces publics est donc limitée, mais ces limites ne sont pas toujours pleinement conscientisées car il s'agit de stratégies quotidiennes, auxquelles certaines femmes ne pensent même plus. Quand je demande à « Lilith » si elle se sent libre de s'habiller comme elle le souhaite, elle me répond tout d'abord que oui, puis réfléchit et nuance ses propos. En effet, elle se sent libre personnellement mais elle ne se sent en revanche pas forcément à l'aise dans toutes les tenues et dans tous les lieux qu'elle traverse. Cependant, la perspective de se faire insulter dans la rue par exemple, ne l'empêchera plus de porter ce qu'elle souhaite, peut-être parce qu'il s'agit d'une expérience qu'elle a vécu quasiment quotidiennement lorsqu'elle vivait dans des métropoles, et que cela n'est jamais allé plus loin. Pourtant, de nuit ce sentiment de liberté se modifie. En discutant elle se rends compte qu'au-delà du fait qu'elle ne porte plus de talons pour sortir de manière festive – ce qui ne la dérange pas vraiment – elle se rend compte qu'elle sera amenée à choisir la totalité de sa tenue en fonction de la possibilité ou non d'être accompagnée pour le chemin du retour. Raccompagnée par quelqu'un, elle se sentira assez à l'aise pour porter une robe si elle le souhaite. Seule, elle portera un jean. Ce qui est intéressant ici, c'est bien l'évolution du discours de « Lilith ». Cette évolution montre à quel point les stratégies corporelles sont intégrées, ancrées, et donnent une illusion de liberté.

« Oui je me sens libre, mais après ça va être plus une question aussi de me sentir à l'aise ou pas quoi. Je me sens libre mais je vais quand même faire assez attention. Donc en soit limite oui et non. Je me sens libre de m'habiller comme je veux dans le sens où j'ai pas peur qu'on me juge. Enfin si j'ai envie de m'habiller comme un sac je m'habillerais comme un sac, si j'ai envie de mettre une mini-jupe, tu peux me traiter de pute si t'as envie, moi je sais ce que je vau et je sais que j'en suis pas une, tu vois ce que je veux dire ? Par contre, est-ce que je vais me sentir à l'aise ou pas dans certaines circonstances, bah plus ou moins. Par exemple euh... aller en ville le soir, si je sais que je suis accompagnée je vais plus facilement me faire plaisir et mettre une jolie robe si j'en ai envie que si je sais que je dois rentrer seule à trois heures du mat' ou un truc comme ça. Je me dis, j'aurais bien mis une robe mais pour être plus à l'aise, me faire moins emmerder, je vais peut-être plus mettre mon jean en fait. Donc... à ce moment-là non, t'es pas libre de t'habiller exactement comme tu veux. » Lilith, femme jeune, La Haie Vigné, Caen

Là où les stratégies liées à l'habillement ne sont pas toujours conscientisées par les enquêtées comme des stratégies à part entière, l'adaptation du corps, l'évitement de certains lieux lors de ses cheminements et l'utilisations d'accessoires dans le but de se rendre « indisponible » ou « invisible » dans certains espaces publics sont des stratégies auxquelles environ deux-tiers des femmes enquêtées ont réfléchi. En effet, les témoignages sont foisonnants et les stratégies corporelles se recoupent entre les enquêtées des trois villes d'études.

La stratégie corporelle qui est peut-être la moins élaborée mais aussi la plus courante est tout simplement celle de l'évitement de certains lieux, ou en tout cas à certaines heures – la nuit – et dans certaines circonstances – à pied. En effet, il faut garder à l'esprit que si certaines stratégies d'évitement, et stratégies corporelles en général, sont pensées par les enquêtées quelle que soit l'heure, la plupart des stratégies sont élaborées en pensant à la temporalité nocturne, et toutes sont accentuées de nuit. Certaines enquêtées, comme « Mary », « Judith » ou encore « Cécile » m'expliquent que si l'itinéraire qu'elles doivent prendre comprends une portion non éclairée ou de manière générale, une portion qu'elles considèrent comme dangereuse, elles n'hésiteront pas à prendre un taxi, dans le cas de « Mary » et « Judith », ou leur voiture personnelle, dans le cas de « Cécile ».

« Hum... If I was on my own and felt uncomfortable, I would be walking in the middle of the pavement, making sure that the route I took was a well-lit route hum... even if for a relatively short journey. If I couldn't do that, I'd probably get a taxi rather than walk. » Mary, femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth

De manière générale, le fait de choisir un itinéraire bien éclairé de nuit, même si celui-ci est plus long, et donc d'éviter les rues les plus sombres, est une préoccupation qui revient régulièrement dans le discours des enquêtées. « Alexandra », « Lilith », « Angela », « Mary », « Judith », « Jeanne » et « Juliette » citent toutes l'éclairage urbain comme un critère important dans leur choix d'itinéraire la nuit. « Mary » et « Lilith » vont plus loin dans le choix des rues par lesquelles passer, en précisant que, si la rue est vide, elles regarderont s'il y a de la lumière, de l'animation dans les maisons ou les appartements, repérant ainsi des éventuels lieux de refuge.

« Je vais pouvoir changer un itinéraire pour essayer de... par exemple si il y a des rues mal éclairées, bah je vais passer par des rues plus éclairées, même si c'est plus long, c'est pas grave, je préfère. Ou des rues où il y a un peu de monde mais type familles ou couples ou groupes de personnes qui t'inspirent entre guillemets. Ou, là où y'a du bruit, où il y a une soirée dans un appart ou... les rues comme ça. » Lilith, femme jeune, La Haie Vigné, Caen

« Lilith » fait donc également attention au type de personnes qui traversent l'espace en même temps qu'elle. Elle préférera passer par des rues où elle identifie des familles et des couples, donc des personnes qu'elle se représente comme de confiance ou du moins des personnes inoffensives. En effet, la présence de personnes menaçantes, et plus généralement la présence d'un ou plusieurs groupes d'hommes jeunes alcoolisés ou consommant de la drogue est un motif d'évitement pour certaines enquêtées. C'est notamment le cas de « Lyssa », « Aïcha », « Juliette » ou encore « Louise ».

« Bah je te disais moi j'aime pas trop trainer du côté de la gare, tout ce qui est quartier de Vaucelles jusqu'à la gare c'est quand même... y'a beaucoup de groupes

d'hommes. Et... quand tu dois passer seule pfff... même à deux tu vois, tu ressens les regards, quand je suis avec ma sœur... t'es pas tranquille. Donc c'est vrai que moi je traîne pas trop tout ce qui est rue d'Auge, gare. (...) Donc c'est vrai que j'évite un max. Même descendre à la gare, je préfère descendre à l'arrêt d'après quand je suis en tram, parce que je suis pas tranquille » Louise, femme d'âge moyen, La Grâce de Dieu, Caen

Cette stratégie est la plupart du temps prévue en amont. Ces femmes ont identifié les lieux concentrant des groupes d'hommes et font en sorte de ne pas les pratiquer. Il s'agit ici d'une stratégie basée sur l'expérience des lieux et dans certains cas l'expérience de harcèlement de rue ou du *male gaze*. Pourtant, l'évitement n'est pas toujours lié à l'expérience. Il peut rentrer dans le cadre d'une routine quotidienne, de manière consciente ou non. En effet, pour une grande partie des enquêtées, l'évitement quotidien de certains quartiers est complètement intégré, elles ne reconnaissent pas leur absence de pratique comme un évitement et répondent généralement que si elles ne pratiquent pas un quartier, c'est uniquement parce qu'elles n'ont « rien à y faire ». « Alexandra » – tout comme « Juliette » – a la particularité d'identifier, du moins en partie, la raison de ses évitements.

« La Pierre-Heuzé aussi c'est sur la route mais j'y vais jamais à pied. La gare, mais j'y vais jamais à pied. Enfin y'a plein d'endroits comme ça où j'y vais pas quoi [rigole], parce que je sais que faut pas y aller ! Après j'ai jamais eu d'expérience traumatisante là-bas parce que j'ai toujours évité l'coin. » Alexandra, femme jeune, La Haie Vigné, Caen

« Alexandra » évite certaines zones de la ville de Caen et des alentours – les quartiers populaires – notamment à pied. La marche à pied concentre les appréhensions. En effet, arriver dans un quartier en voiture, taxi ou transport en commun permet d'être au plus proche de sa destination et de ne pas rencontrer les personnes qui habitent le quartier. Parce qu'ici c'est bien de cela dont il est question. Ce n'est pas la forme urbaine ou l'aménagement qui pose problème à « Alexandra », mais la population qui y vit, ou du moins la représentation qu'elle en a. Elle n'a jamais subi d'évènement marquant dans ces lieux, mais elle a une vision précise de sa ville et notamment des lieux où elle ne « doit » pas aller. Elle fait ainsi un rapprochement direct entre le fait qu'il ne lui soit jamais rien arrivé de grave et le fait qu'elle sache « où ne pas aller ». Il s'agit ici d'une représentation négative de plusieurs quartiers menant à leur évitement, qui est forgée non pas par l'expérience, comme dans le cas de « Louise », mais plutôt par ce qu'« Alexandra » a pu entendre dans les médias, ou de la part de ses proches. Ces deux formes d'évitements peuvent tout à fait être mises en place par une même personne.

« Alexandra : Après on est à côté du BS¹³³, y'a quand même les fous. J'en ai une qui habite près, dans ma cage d'escalier, elle est super sympa tu vois, même si y'a des jours ou bah... bah ça va elle est pas chiant quand elle est pas de bonne humeur, juste elle passe, elle dit pas bonjour. Ça s'voit sur sa tête. Le lendemain elle va être trop contente. **Du coup c'est une fille, mais j pense que des garçons qui seraient un peu lunatiques comme ça ou quoi, ça pourrait m'faire flipper plus. Et puis du coup elle s'balade toute la journée, la nuit et tout donc ils pourraient aussi... la rue Caponnière...**

E : Pourquoi ça te ferait plus flipper un garçon lunatique ?

Alexandra : Les femmes elles ont aussi des pulsions mais... **moi j'suis une femme et du coup des hommes lunatiques avec des pulsions on sait pas s'ils peuvent faire quoi. Après ça va y'a des lampadaires dans ma rue, c'est quand même bien éclairé. Donc ça va, en plus c'est une rue super résidentielle.** » Alexandra, femme jeune, La Haie Vigné, Caen

« Alexandra » m'explique par ailleurs qu'elle ne se sent pas non plus à l'aise dans sa propre rue, la rue Caponnière, bien qu'elle la pratique tous les jours. Dans ce cas, c'est bien par un mélange de son expérience et de sa représentation des autres personnes qui pratiquent cette rue. « Alexandra » sait qu'il y a un hôpital psychiatrique dans cette rue et que, notamment les hommes, peuvent être imprévisibles et donc dangereux à son sens. C'est probablement l'expérience qu'elle a eu avec sa voisine qui lui fait avoir particulièrement conscience de cette population, même s'il s'agit d'une remarque qui revient régulièrement chez les habitantes du quartier de La Haie Vigné. Ce qui est intéressant c'est qu'elle tempère tout de même son propos en évoquant des éléments qui sont en lien avec l'urbanisme ou l'aménagement, comme l'éclairage urbain ou le fait qu'il s'agisse d'un quartier plutôt résidentiel. Comme dans beaucoup de cas, même si certains éléments d'aménagement sont jugés rassurants ou appréciables, ce n'est souvent pas suffisant si la population en présence la plus visible est jugée, d'expérience, comme instable ou potentiellement menaçante. Cela peut en revanche être suffisant si la pratique des lieux est très régulière et que la population en présence a été jugée *a priori* et non d'expérience comme instable ou menaçante.

Au-delà des stratégies d'évitement, la plupart des enquêtées ont réfléchi avec plus ou moins d'attention à la façon de se protéger dans l'éventualité d'une situation dangereuse, ou bien ont développé des stratégies corporelles pour se sentir plus à l'aise dans des espace-temps inconfortables pour elles. Ces stratégies peuvent être la vitesse de marche, la posture, le regard ou encore dans l'usage d'accessoires – téléphone, écouteurs, clés, couteau etc.

¹³³ Abréviation pour « Le Bon Sauveteur » qui est l'Établissement Public de Santé Mentale (EPSM) de Caen.

Même si les stratégies se recoupent entre les enquêtées, chacune d'entre elles a ses spécificités et son avis sur la « bonne » démarche à suivre dans les espaces publics en cas de problème, ou pour certaines, au quotidien. « Barbara » use toujours de stratégies corporelles dans l'espace public. Concernant l'allure de marche, elle préfère garder toujours le même rythme, même si elle se sent menacée, afin de ne pas montrer son éventuel malaise et de ne pas attirer l'attention sur elle.

« Moi faut toujours garder la même allure faut... moi j'ai jamais changé mon allure. Il faut rester normale mais pas accélérer, parce que là la personne elle va se dire « tient toi, t'as quelque chose ». J' préfère rester tranquille, marcher normalement. Là-dessus je change pas. » Barbara, femme d'âge moyen, La Haie Vigné, Caen

Cette stratégie qui se rapproche de la *bold walk* (Koskela 1997) est également adoptée par « Marie », « Daphné », « Ariane », « Angela » et « Olivia ». Elles mettent en avant le fait que la confiance en soi, ou du moins le fait de la projeter, peut agir comme une forme de protection. « Olivia » notamment est ambivalente car bien qu'elle affirme ne pas avoir peur, elle met pourtant en place une stratégie pour montrer sa confiance dans les espaces publics et presque pouvoir faire peur aux autres. Elle m'explique qu'elle marche posément, qu'elle ne se presse jamais et se tient droite, ce qui constitue bien une stratégie à part entière.

*« I know a lot of people that are constantly anxious and they're afraid. And I think that shows when you're walking around, I think it's obvious **and I always have a way to walking around to places, so I am the problem** [rigole], I am the one you don't want to mess around with. **It's just about standing up straight you know, so I don't ever feel like I've got to rush, I just... I'm walking, I'm just aware, I can hear if there's someone around, I can hear that person there, that's fine, because that's probably just somebody else walking home, they might be afraid of me** [rigole], I tend not to invent situations that haven't occurred. » Olivia, femme d'âge moyen, Fratton, Portsmouth*

D'autres enquêtées comme « Lilith », « Alexandra », « Claire » ou « Jeanne » vont par contre marcher plus vite le soir en général, et presseront d'autant plus le pas si elles se sentent menacées. « Alexandra » m'explique par exemple que si quelqu'un se trouve derrière elle le soir, elle fera d'abord en sorte d'accélérer, puis changera de trottoir pour faire semblant de rattacher ses lacets et ainsi vérifier que la personne en question la dépasse et continue bien à marcher au même rythme. « Sophie » relate également une stratégie similaire. Ainsi, le rythme de marche est souvent associé à d'autres stratégies comme par exemple le regard. Confrontées à une situation où elles se sentent en insécurité, comme le fait d'être ou de se croire suivie le soir ou simplement de croiser un homme ou un groupe d'hommes alcoolisés, certaines enquêtées comme « Claire », « Barbara » ou encore « Aïcha » feront en sorte de ne pas croiser

le regard de la ou des personnes, de regarder droit devant elles. Elles préféreront également changer de trottoir, mettant en place un évitement physique et un évitement du regard.

« Si j'suis à pied, j'veais éviter la personne donc j'veais changer de trottoir, j'veais esquiver, ça va être plus simple, j'veais éviter son regard parce que ça peut partir très mal. Parce que c'est vrai moi maintenant j'me laisse pas faire. Donc oui, y'a un système. » Barbara, femme d'âge moyen, La Haie Vigné, Caen

D'autres enquêtées, comme « Alexandra », « Olivia », « Judith », « Élise » ou « Daphné » préfèrent continuer de regarder autour d'elles pour avoir une meilleure conscience de leur environnement. « Angela », dans le cadre d'une stratégie qui se rapproche de la *bold walk*, va encore plus loin et m'indique qu'elle fera en sorte, si elle se trouve dans un lieu qu'elle trouve menaçant, où elle se sent mal à l'aise, de regarder les gens dans les yeux en les croisant. C'est assez particulier car la majorité des enquêtées préfèrent soit regarder droit devant elles, soit être conscientes de leur entourage par de petits regards.

« E: Then, could you tell me when you feel uncomfortable, what are your strategies? »

Angela: I suppose that when I find myself in a gloomy, dark kind of place, I will try to stand straight, [se tient droite pour me montrer l'exemple] to walk with a lot of purpose and to look around a lot, to make eye contact.

E: To make eye contact?

Angela: Yes, to show that I am not afraid of looking. I would also put out my earphones to be able to listen to everything. When I see someone in a dark place, I try to ask myself what they are doing there at this time, and I remember that I am also outside in this place at this time! To think about what could happened makes me more conscious. » Angela, femme jeune, Fratton, Portsmouth

Quelle que soit leur stratégie du point de vue du regard, plusieurs de ces femmes m'expliquent que l'important c'est avant tout de rester « alerte », « consciente ». Plusieurs stratégies peuvent être associées à cet état d'« alerte ». Les écouteurs en font partie. Certaines enquêtées, comme « Angela » l'explique ci-avant, enlèvent leurs écouteurs ou les gardent en coupant la musique. Le fait de garder ses écouteurs sur les oreilles sans musique constitue en fait une double stratégie : être « alerte » et justifier ainsi de ne pas répondre à une éventuelle interpellation.

« Parce que je me sens pas en sécurité si j'entends pas ce qu'il se passe. Donc je peux mettre mes écouteurs en me disant qu'on va pas me faire suer, mais de rien mettre dedans en fait. Juste pour faire style que si on me parle et que je réponds pas ça s'explique par euh... la présence des écouteurs. » Daphné, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

Que ce soit pour les stratégies d'évitement ou pour celles du regard, ce qui ressort du discours des enquêtées, c'est avant tout la crainte de l'inconnu et de l'invisible. Ces enquêtées veulent avant tout être dans le contrôle – visuel, auditif – de leur environnement, ce qui les rassure. D'autres enquêtées cependant, comme « Jeanne » ou « Aïcha » vont opter pour une stratégie différente, et mettre leurs écouteurs avec de la musique, afin de s'isoler complètement du monde extérieur.

« Si je suis accompagnée, que ce soit un homme ou une femme ça va rien changer, mais le fait d'être accompagné va pouvoir euh... je vais pas hésiter à rire, à faire du bruit ou... si je suis toute seule, même si on m'envoie un truc hyper drôle sur mon téléphone je vais pas éclater de rire toute seule dans la rue, surtout de nuit euh... je suis plutôt du genre à mettre mon casque et filer droit jusqu'à chez moi ou dans l'autre sens vers l'endroit où j'allais. Et dans la journée sinon je suis très à l'aise partout. Juste le soir j'évite de me faire remarquer. Mais à partir du moment où on est deux, ça me donne beaucoup plus de confiance. » Jeanne, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

Plusieurs enquêtées, comme « Jeanne » l'explique ci-dessus, constatent qu'elles se sentent plus à l'aise quand elles sont accompagnées de quelqu'un. Le discours de « Jeanne » est assez frappant car elle explique finalement que, seule de nuit, elle ne s'autorisera finalement aucun signe distinctif, aucun bruit. Elle se contente de traverser rapidement l'espace public, en essayant d'y passer inaperçue. Certaines enquêtées comme « Juliette », « Lilith » ou « Aïcha », vont essayer de créer une présence par le biais du téléphone lorsqu'elles rentrent seule chez elles le soir. Elles s'isolent et se rassurent en même temps en parlant à quelqu'un, voire, dans le cas de « Juliette » en faisant semblant d'avoir une discussion si besoin.

« J'ai tendance à avoir deux ou trois techniques (...) je baisse les yeux et je fais semblant de sortir mon téléphone pour montrer que je suis occupée avec quelqu'un. J'ai une amie où je sais qu'elle répond jamais au téléphone mais je peux lui laisser des messages de 3h sur son répondeur, du coup je l'appelle, parce que je sais qu'elle répondra pas, mais ça fait comme si j'étais au téléphone. » Juliette, femme jeune, Petit-Quevilly, Rouen

Plusieurs enquêtées, jeunes en particulier, prévoient l'éventualité d'une confrontation lorsqu'elles marchent la nuit et s'y préparent. Cela peut aller assez loin, comme dans le cas de « Lilith » et de « Jeanne » qui gardent leurs clés entre leurs doigts pour s'en servir si besoin comme arme, voire possèdent une arme dans leur sac.

« (...) Donc j'ai deux trucs. J'ai un couteau du coup qui se déplie, que je peux mettre dans ma poche. Et sinon les clés de maison, les grandes clés de portail. Il y a ça sur mon trousseau de clé de chez mes parents. Si tu tiens bien la clé et que tu l'as au bout de la main, j'ai déjà serré très fort mes clés dans ma main parce qu'un

mec me suivait, je sais pas, à Rouen. C'était en bas de la rue de la République, où j'allais remonter jusqu'à chez moi, faire toute la ligne droite. Il y a un mec un jour qui m'a arrêté et qui m'a dit : « on peut discuter ? » Je lui ai dit non, il m'a fait enlever mon casque, mais non, on se connaît pas, laisse-moi tranquille... même en journée en fait, je vais pas m'arrêter pour discuter spécialement avec des gens, enfin, à moins qu'ils aient besoin d'aide (...). » Jeanne, femme jeune, Saint-Sever, Rouen

De manière générale, même si des femmes enquêtées de tous âges, de tous quartiers et de chacune des villes d'études mettent en place des stratégies corporelles, ce sont essentiellement les enquêtées les plus jeunes qui modifient le plus leurs déplacements ainsi que leur façon de se déplacer. Cela a un lien direct avec le fait que la temporalité en particulier, mais également dans une moindre mesure le type d'espaces traversés, exercent une influence sur la mise en place de stratégies corporelles. En effet, la nuit concentre les appréhensions et les stratégies des enquêtées et nous avons déjà démontré dans les chapitres précédents – notamment avec les données des cartes participatives – que la pratique des espaces publics la nuit était décroissante avec l'âge. Dans le détail, nous pouvons également noter que les femmes interrogées qui développent le plus de stratégies, ou du moins les stratégies les plus drastiques, sont les habitantes de Rouen. De plus, en considérant les trois villes d'études, nous pouvons constater que les stratégies corporelles semblent être moins développées pour les habitantes des quartiers de classe « supérieure » que pour celles des quartiers de classe « moyenne » et « populaire », ce qui pourrait s'expliquer par les modes de transports utilisés – les femmes enquêtées habitant des quartiers de classe « populaire » ont moins souvent une voiture – mais également par le type d'espaces traversés quotidiennement. En effet, les femmes des quartiers de classe « moyenne » et « populaire » sont plus susceptibles de passer par des espaces publics représentés comme inconfortables, souvent même dans leur propre quartier, ainsi que de croiser sur leur chemin des regroupements ou des hommes seuls qu'elles se représentent comme une menace potentielle.

3. Images de la peur dans les espaces publics

Que ce soit à Caen, à Rouen ou à Portsmouth, certains lieux publics ressortent lors des entretiens comme des lieux qui provoquent de l'appréhension, voire de la peur chez les enquêtées. Il n'en va plus uniquement de l'inconfort abordé dans le chapitre précédent. Il s'agit ici de lieux publics qui inspirent aux femmes enquêtées de la crainte et qu'elles évitent, en particulier la nuit, mais parfois également en journée. Pour rendre compte au mieux de la raison pour laquelle un lieu, ou plutôt une structure d'espace public peut être collectivement représenté de manière négative, se joignent aux témoignages des enquêtées une série de photographies des lieux craints qu'elles ont clairement énoncés. Il s'agit ici de montrer que la typologie des lieux évités va plus loin qu'une théorie, elle se traduit de manière bien réelle pour des femmes qui,

au quotidien, identifient certains lieux comme difficilement accessibles, non pas dans le sens pratique du terme, mais psychologiquement. Cette partie permettra donc de visualiser concrètement à quoi correspondent les images de la peur, ou plutôt des peurs plurielles, des femmes rencontrées pour cette thèse.

Plusieurs types de lieux peuvent être ainsi identifiés : le passage (piéton et/ou cyclable) isolé et isolant ; les souterrains ; et les lieux de flux intenses. Comme développé ci-avant, la nuit est également source d'images négatives que nous aborderons à la suite des différents types de lieux qui apparaissent comme des figures d'espaces craints chez les enquêtées. Nous verrons également la figure type des lieux déserts dans chacune des sous-parties, mis à part bien entendu la sous-partie qui concerne les lieux de flux.

3.1. *Le passage, la ruelle*

Photographie 6 : Iron bridge, Portsmouth



Photographies : E.L.B., novembre 2021

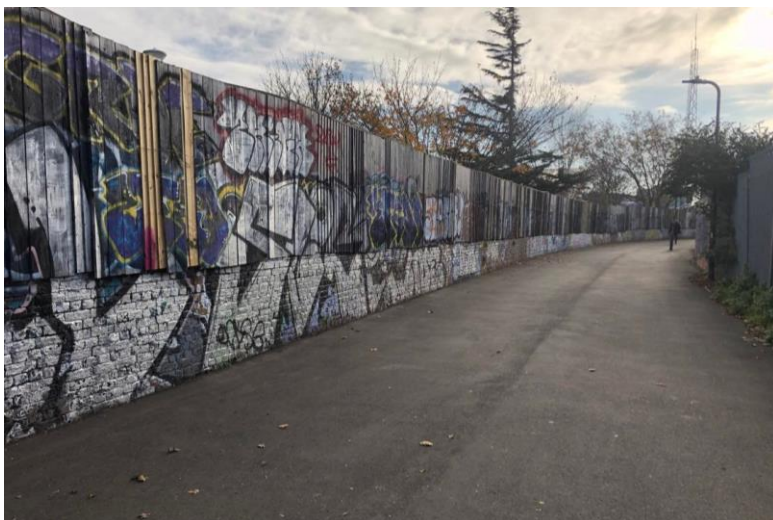
L'Iron bridge à Portsmouth est un pont qui permet de franchir le chemin de fer pour faire passer les usagers de Clarke's road dans le quartier de Fratton, à la zone industrielle et commerciale de Fratton en passant par une zone piétonne sans nom, enfermée par des palissades en bois taguées de part et d'autre (voir photographie 6). Bien que je n'y sois passée que brièvement pour prendre des photographies en suivant les indications données dans son entretien par l'une des enquêtées de Fratton, j'ai tout de suite compris le malaise évoqué par « Angela ». Elle ne parle pas de peur. C'est un mot qu'elle évite consciencieusement d'utiliser durant tout l'entretien, ce qui n'est pas vraiment surprenant étant donné que comme nous l'avons établi précédemment, « Angela » est une des enquêtées qui s'approprie sans le savoir la stratégie de la *bold walk* (Koskela 1997). Pourtant, l'Iron bridge est un lieu qu'elle évite, un lieu dans lequel elle préférerait éviter de se rendre seule, voir dans lequel elle préfère ne pas se rendre, même accompagnée.

« (...) So not Fratton train station but a bit further up there's a footbridge that crosses over and it's behind the train line and there's a car wash place and... but it's really dark... like there are lights there but I wouldn't go through there so I didn't

run back home there because it got dark. So, I ran on the main road and it took an extra 10 minutes maybe. Ah yeah... So, it takes you out of your way. But, I... yeah... I wouldn't necessarily feel safe, kind of just that one bit, and I don't know why. Hum... It just looks a bit gloomy so I wouldn't go through there in the dark, on my own hum... actually or with anyone else I wouldn't even want to walk through there accompanied really. It's just not a nice place to go. And during the day it looks a little bit suspicious. Like there are some... you know, characters looming around during day and light... in the light so... » Angela, femme jeune, Fratton, Portsmouth

Elle n'est peut-être jamais passée par ce pont et ce passage de nuit, mais l'expérience qu'elle en a eu de jour ne lui donne pas la confiance nécessaire pour cela. Le lieu est déjà fréquenté, selon elle, par des individus qu'elle identifie comme suspects de jour, à la lumière naturelle. Cela n'augure à son sens rien de bon pour la nuit dans la pénombre. Quand j'ai moi-même fait l'expérience de ce lieu, en plein jour et en milieu de semaine, j'ai pu observer plusieurs éléments qui, à mon sens, ont contribué à retracer le ressenti d'« Angela ». Tout d'abord, en cinq minutes d'observation je n'ai observé que des hommes, plutôt jeunes, éventuellement avec une capuche et avec un physique marqué – par l'alcool, les drogues peut-être, ou simplement par des expériences de vie difficiles, certains par des coups. Bien que je n'aie pas pris de photographies quand une personne passait sur le pont, je me suis sentie observée, les hommes que je croisais établissaient un contact visuel avec moi, là où j'essayais d'éviter ce contact. Ensuite, la fréquentation du lieu paraît probablement plus « suspecte » car le lieu en lui-même est dégradé par des tags, un dépotoir sauvage est visible au pieds du pont à droite sur la photographie 6, derrière un grillage et de manière générale la vision de l'usager·e est bloquée. Elle est bloquée sur le pont, par des palissades en fer empêchant de voir la voie de chemin de fer, et par des hautes palissades en bois une fois arrivé sur le passage vers la zone industrielle de Fratton.

Photographie 7 : Zone piétonne entre Fratton way et Clarkes road, Portsmouth



Photographie : E.L.B., novembre 2021

D'autres lieux évoqués dans les entretiens ont des caractéristiques similaires comme le passage piétonnier entre Bridport Street et Durham Street à Portsmouth ou encore la Venelle Bénard à Caen¹³⁴. Ce sont des lieux qui peuvent être considérés comme agréables de jour s'ils comportent par exemple des éléments naturels comme des arbres dans des jardins attenants, mais qui deviennent des lieux à éviter de nuit et paraissent insécurisants pour les enquêtées.

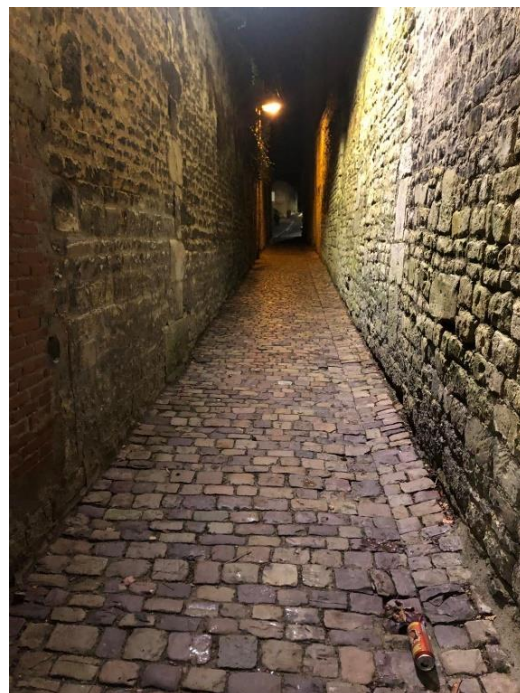
« And hum... being an alleyway, it's not overlooked, you don't feel particularly safe there. » Mary, femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth

Comme « Mary » l'explique dans l'extrait ci-dessus, ces allées ne sont pas surplombées par des magasins ou des résidences par exemple, il n'y a donc ni échappatoire possible, ni témoin potentiel en cas d'agression. De plus, les murs des ruelles étroites, comme illustré avec la venelle Bénard à Caen ci-dessous, ne permettent pas d'avoir une bonne visibilité que ce soit en hauteur ou en profondeur, elles créent ainsi un sentiment d'isolement, voire de malaise, en particulier la nuit, où la visibilité est d'autant plus réduite (Gilow et Lannoy 2017).

Photographie 9 : Passage piétonnier entre Bridport Street et Durham Street, Portsmouth



Photographie 8 : Venelle Bénard, Caen



Photographies : E.L.B., octobre et novembre 2021

Pourtant, ces espaces ne sont pas craints uniquement par certaines enquêtées, mais également par leurs conjoints comme pour la rue piétonne et piste cyclable à proximité du

¹³⁴ Voir photographie 8 et 9.

chemin de fer qui permet de relier rapidement Fratton au centre-ville de Portsmouth, ou le prolongement de l'allée du Vieux Clos Hébert à Caen (photographie 11).

« Lilith : Ah si y'a un lieu que j'aime pas trop, plus de nuit, c'est pour aller chez mon copain, entre l'Abbaye aux Dames et chez lui il y a un petit chemin. Après je l'ai déjà emprunté et je suis pas morte, mais mon copain l'appelle le petit chemin du viol.

E : Oula !

Lilith : Oui pour te dire, mais y'a jamais rien eu mais... c'est un petit chemin mais qui est pas bien éclairé, du coup c'est plus pour ça et là c'est de nuit, c'est vraiment de nuit. Ça longe Sainte-Marie, il y a pleins d'immeubles à côté mais il est un peu en cuvette donc t'as un petit chemin, un talus et les immeubles, du coup c'est vrai qu'il est un peu isolé dans cette manière-là. Il est en contrebas, pas bien éclairé du tout. T'as jamais vraiment personne, c'est plus la nuit tu te sens pas à l'aise. »

Lilith, femme jeune, Haie Vigné, Caen.

Photographie 11 : Sydenham Terrace, Portsmouth



Photographie 10 : Prolongement de l'allée du Vieux Clos Hébert, Caen



Photographies : ELB octobre et novembre 2021

Comme le constate elle-même « Lilith » lors de notre entretien, ces lieux sont des lieux « types », qui projettent une représentation négative mais dans lesquels aucune des femmes enquêtées n'a réellement subi d'agression. Ce qui est en revanche notable est que cette représentation, ces images urbaines de la peur s'étendent à certains conjoints. Ils ne semblent pas craindre pour eux-mêmes mais plutôt pour leur compagne. Effectivement, le compagnon de « Lilith » renomme l'allée du Vieux Clos Hébert « le petit chemin du viol », il est assez peu probable qu'il craigne lui-même de s'y faire violer. Cette position de certains conjoints peut poser un problème. En effet, là où la pratique régulière d'un lieu isolé ou peu rassurant au premier regard, peut permettre de se sentir petit à petit plus à l'aise, le fait de renommer le lieu ou bien qu'un proche en parle régulièrement de manière négative peut freiner voire empêcher ce processus de surmontement des *a priori* à l'encontre de certaines formes urbaines, déjà difficile.

« Sometimes I pop in the town centre. So, I would go down Goldsmith, normally I would drop off my son at school and I'd go down Goldsmith, down to Fratton Bridge, cross over to Canal Street so it got the train on one side and that's not a particularly nice area. I know my husband hates it if he knows I'm going into town but I only do it in the day and it's not that bad really, he just worries too much [rigole]. (...) Whenever I'm going to town and I walk along canal street he's like "don't go that way, I hate you going that way, I don't like it, it's not a nice area", but I'm not going another way [rigole]. It makes him more nervous but not for himself, he wouldn't feel anything going that way. » Elisabeth, femme jeune, Milton, Portsmouth

Dans le cas d'« Elisabeth », les craintes de son mari pour sa sécurité au niveau de Canal Walk (voir photographie 10) et sa réticence envers le fait qu'elle emprunte ce chemin piétonnier à proximité du chemin de fer ne l'ont pas fait changer d'itinéraire. A la différence de « Lilith », « Elisabeth » n'avait pas d'*a priori* négatif envers ce chemin, c'est un itinéraire qu'elle a choisi et dans lequel elle se sent à l'aise, l'avis de son mari ne semble pas influencer sa pratique. Par contre, tout comme le conjoint de « Lilith », le conjoint d'« Elisabeth » craint pour la sécurité de sa femme dans cette rue, mais n'aurait selon elle pas de problème à passer par cet itinéraire lui-même. Il s'agit bien ici d'une crainte genrée à l'encontre de certaines formes urbaines, que ce soit des femmes elles-mêmes pour leur intégrité physique ou des hommes qui leurs sont proches pour l'intégrité physique de leur conjointe.

Les ruelles et les passages sont l'un des exemples les plus fréquents de formes urbaines qui inspirent la crainte chez les femmes enquêtées. Ces formes urbaines ont pour point commun d'être des lieux peu fréquentés car elles sont exclusivement piétonnes, souvent dépourvues de magasins, voire d'accès direct à des habitations. Ce sont des types d'espaces publics qui ne

permettent pas la réalisation de nombreuses stratégies corporelles comme s'assurer d'avoir un lieu de refuge à proximité ou tout simplement avoir une vision dégagée. L'appréhension liée aux ruelles et aux passages est directement liée à celle de l'absence de flux. Il s'agit de lieux qui n'offrent pas de point de fuite.

3.2. *Le souterrain*

La figure du souterrain représente, comme pour le passage, un lieu isolé. Il existe plusieurs types de souterrains bien entendu, mais j'évoquerai ici les deux types qui semblent d'importance pour les enquêtées : le passage souterrain et le parking souterrain. Ces deux types sont malgré tout assez différents. Le passage souterrain est un lieu clos et étroit, il peut éventuellement avoir une perspective vers l'extérieur s'il n'est pas entièrement souterrain comme sur la photographie ci-dessous. Le parking souterrain est au contraire un lieu très large, même s'il est également clos, il peut changer de facette selon l'intensité des flux. Dans ces deux types de lieux souterrains – ou semi-souterrains – la crainte exprimée par les femmes interrogées est celle de l'isolement en cas de problème.

Photographie 12 : Passage souterrain, quartier Charles Dickens, Portsmouth



Photographie : E.L.B., novembre 2021

La crainte de pratiquer les passages souterrains se retrouve principalement chez les enquêtées de Portsmouth. Beaucoup d'entre elles évoquent les « *underpass* » de la ville. Même si des souterrains existent à Caen et à Rouen, ils ne sont pas ou peu évoqués par les enquêtées. Peut-être parce qu'elles ne les utilisent pas de manière quotidienne. En effet, à Caen en particulier, mais dans une moindre mesure à Rouen, les axes routiers et ferroviaires qui traversent la ville ne sont pas assez larges pour demander ce type d'aménagement. Il existe bien des passages souterrains dans ces deux villes comme le passage entre l'avenue Albert Sorel et la Prairie à Caen. Néanmoins, le contournement de ce passage souterrain est possible par l'usage

de passages piétons à proximité. Dans le cas de Portsmouth, les passages souterrains, notamment au niveau du centre de la ville et du port international sont parfois un passage obligatoire pour traverser les axes routiers. Portsmouth étant une île très densément construite, le trafic y est également dense et certaines zones ont été aménagées de manière à ne pas ralentir ce trafic par des feux de circulation et des passages piétons. Ce sont des lieux que les enquêtées de Portsmouth évoquent systématiquement de manière négative, comme des lieux désagréables, sombres voire sales, abritant des populations « louches » et qu'elles ne préfèrent pas pratiquer seules.

*« Hum, I walk through Landport and Buckland hum... and... it's very dark in there and it's **quite dark with all the flats and some of the people are not very nice there**... so I find it, this particular area hum... I actually come out the underpass from hum... the other end of commercial road, where you've got all the bus stops and Mac Donalds, there's an underpass going under that roundabout. If I come out there, there's an area I walk through there it's black and you cannot see anything. Of someone try to mug you, you wouldn't see who they were. And quite often, there's not many people around that bit so... **I don't like walking that bit in the dark, not unless I'm feeling very brave [rigole]**. » Sophie, femme d'âge moyen, Fratton, Portsmouth*

Comme l'évoque « Sophie », ce qui participe à la création d'un sentiment de mal-être dans ces espaces, c'est également leur localisation. Comme évoqué précédemment, la plupart de ces infrastructures se trouvent au niveau des quartiers de Charles Dickens, Buckland, ou encore Fratton, c'est-à-dire certains des quartiers les moins bien perçus de la ville, notamment pour leur population défavorisée, représentée comme dangereuse. Au-delà du vécu réel de ces femmes, on peut remarquer que cet inconfort, ce sentiment d'insécurité dans les souterrains de la ville de Portsmouth, est principalement une construction. En effet, une attention particulière est donnée aux passages souterrains qui permettent de franchir les grandes artères de la ville, sans succès.

*« Hum... and there's, there's a big underpass by Fratton Bridge. Hum... you kind of walked out Winston Churchill Avenue and you can go down underneath Winston Churchill Avenue and come back up. So, it's kind of you can cross the road but you go underneath it and there's a massive roundabout, above you. Hum... I'd use that frequently during the day. But again at night-time it's kind of somewhere I wouldn't actively go. So, I think it's one of those that... yeah... I wouldn't, I don't particularly like that place and you know, at night-time. But then during the day even so during the day, it's again a really useful space, but people don't go there so **it's not very well looked after**. And the university tried to put an installation in there, some art and some hands-on kind of use, come and use it, come and play with this stuff but*

it just gets like, pulled apart and destroyed and there's broken glass hum... and a lot of rubbish kind of gets dumped in there and then there's the odd one or two people that hang around there, and I guess you make an assumption that "why they're there?", you know, what they're doing. » Angela, femme jeune, Fratton, Portsmouth

Comme l'explique « Angela », des installations ont été mises en place, notamment par l'université de Portsmouth mais également par le *City Council* – qui d'ailleurs travaillent régulièrement en collaboration – pour rendre l'espace plus agréable. Dans le cas du souterrain de Fratton, ci-dessus, il s'agissait d'une installation permettant aux personnes non pas uniquement de traverser l'espace, mais les invitant à y rester et à interagir avec l'aménagement. Même si l'intention de fixer des populations plus diversifiées dans ces lieux est intéressante, cela n'a apparemment pas fonctionné. Le fait de proposer un aménagement interactif a engendré une détérioration plus facile de l'installation, et les matériaux utilisés – du verre notamment – l'ont rendue dangereuse une fois détruite. En 2022, le *Portsmouth City Council* prévoit le réaménagement du passage souterrain menant au centre-ville – décrit par « Sophie » ci-avant – en changeant l'éclairage actuel par des LED et en créant une pièce artistique en collaboration avec un artiste local.

« Residents and visitors to the city centre will soon benefit from these improvements. Many people use the underpass to avoid crossing busy roads, and the improvements to this key thoroughfare will include better lighting, and a cleaner, more artistic environment. Enhanced LED lighting has already been installed, and work will soon begin to clean away graffiti, mould and other rubbish from this popular underpass. The new artwork will be developed by Pete Codling, an acclaimed local artist (...). He plans to use techniques such as thermo-plastics to create a design for the floor of the underpass, as well as creative insets for the tilework. These updates will help make the area much more pleasant for people who use it and provide the community with a sense of pride in their area. » « New City Centre Artwork for Popular Underpass », Portsmouth City Council, 2022

La réputation de ces passages souterrains est particulièrement mauvaise à Portsmouth mais cette réputation a notamment été forgée par les médias. En effet, si une telle attention a été donnée à ces passages, c'est en partie à cause de la médiatisation d'agressions à caractère sexuel qui y ont eu lieu. Par exemple, *The News*, le journal local de Portsmouth titre le 14 janvier 2016 : « *Underpass in Portsmouth sealed off after sexual assault on woman* »¹³⁵. On peut lire en sous-titre « A WOMAN managed to run to safety after a man tried to sexually assault her ». On peut remarquer que le mot « *woman* » est écrit en lettres capitales, pour mettre en avant que c'est une femme qui s'est fait agresser. Ainsi, en lisant l'article, on comprend que la jeune femme aurait fui avant qu'il n'arrive quelque chose. Il y a donc eu une tentative d'agression et

¹³⁵ « Underpass in Portsmouth Sealed off after Sexual Assault on Woman » article du journal local de Portsmouth « The News », le 14 janvier 2016.

non pas une agression. Plus récemment, le « Hampshire Live » titre le 28 septembre 2021 : « Witness appeal launched after man tried to take woman into Cosham underpass »¹³⁶. L'accumulation de ce type de nouvelles qui mettent l'accent sur le lieu d'un incident, souvent en grossissant les faits réels, est problématique car cela crée petit à petit des associations d'idées entre un type de lieu et un sentiment de danger, influençant la fréquentation ou plutôt la non-fréquentation de ces lieux, notamment par les femmes, à certains horaires. En effet, les agressions à caractère sexuel ne sont pas liées à une forme urbaine spécifique ou à un horaire particulier (Lebugle et Virage 2017) – contrairement aux représentations de ce risque –, et la mise en avant du lien entre une structure d'espace public et la possibilité de subir une agression ne fait qu'aggraver le sentiment de malaise ressenti par les femmes qui doivent les pratiquer régulièrement.

Photographie 13 : « Underpass at Lake Road and Cornmill Road cordoned off by police »



Photographie : *The News*, 14 janvier 2016

Les parkings souterrains ont une réputation similaire à celle des passages souterrains. Ils sont mis en avant de la même façon comme des lieux dangereux, où peuvent se produire des agressions, et notamment des agressions à caractère sexuel. Le journal « Paris Normandie » – journal local de la métropole rouennaise – titre le 16 décembre 2021 : « Viol dans le parking souterrain du Vieux-Marché à Rouen en 2020 : l'accusé reste en détention ». Malgré tout, les enquêtes de Caen et de Rouen sont peu nombreuses à évoquer ces espaces comme des figures d'insécurité. Peut-être que la plupart n'ont pas de raison de les pratiquer régulièrement ou y préfèrent les parkings extérieurs sans le préciser dans les entretiens.

¹³⁶ Ovens, Ruth. 2021. « Appeal Launched after Man Tried to Take Woman into Underpass ». Hampshirelive. 28 septembre 2021. <https://www.hampshirelive.news/news/hampshire-news/witness-appeal-launched-after-man-5983167>.

« E : *Qu'est-ce qui te gêne dans les parkings souterrains justement ?*

Claire : D'abord c'est... c'est... très... c'est grand. Euh... j'm'y sens pas en sécurité alors, je n'ai jamais eu le moindre soucis hein, mais c'est un lieu où je ne me sens pas en sécurité.

E : C'est une question de visibilité ? De lumière ?

Claire : Peut-être de lumière. Peut-être de lumière, peut-être d'enfermement, je ne sais pas. Je suis pas claustrophobe mais euh... mais malgré tout euh... je me gare assez facilement dans celui de la Fnac mais j'ai mes habitudes, voilà. » Claire, femme âgée, Beaulieu, Caen

Le témoignage de « Claire » est néanmoins intéressant, il met en avant deux éléments. Le premier est qu'elle reconnaît que ce n'est pas son expérience personnelle qui la rend méfiante dans les parkings souterrains, il s'agit donc d'un *a priori*, probablement formé par des récits des médias et des mises en gardes de proches. Le deuxième élément est qu'elle reconnaît que finalement, dans le parking qu'elle fréquente régulièrement, celui du centre Paul Doumer en centre-ville de Caen, elle ne se sent pas mal à l'aise. Encore une fois, c'est avant tout l'expérience régulière, la pratique d'un lieu qui permet de mettre de côté les appréhensions liés à une structure urbaine particulière.

3.3. *Le lieu de flux*

Contrairement à la figure de la ruelle, souvent désertique, un autre type de lieu suscite l'appréhension, voire la crainte et l'évitement des enquêtées, le lieu de flux. Dans le discours des enquêtées se détachent deux grands types de lieux de flux. Les espaces avec un flux automobile important et une grande place accordée physiquement à la voiture comme les quartiers de Fratton et Buckland¹³⁷ à Portsmouth, et les lieux de flux piétons importants. La spécificité de ces flux piétons est que, quand ils suscitent une appréhension, ils concernent surtout des groupes de personnes, plutôt alcoolisées, et plutôt dans des lieux festifs, mais pas uniquement. Ce type de lieu est assez différent des deux précédents car la structure urbaine y aura une importance moindre. Malgré tout, deux éléments de structure ont leur importance. D'une part pour le flux automobile important, la présence d'une route large, d'un grand axe de communication. D'autre part concernant le flux piéton important une structuration urbaine étroite et piétonne pourra accentuer l'impression de flux et d'oppression par la foule.

¹³⁷ Voir photographies 14 et 15

Photographies 14 et 15 : Lieux de flux automobile

Photographie 15 : Fratton, Portsmouth



Photographie 14 : Buckland, Portsmouth



Photographies : E.L.B., novembre 2021

L'appréhension liée aux lieux de flux automobiles tient plus de l'inconfort, de la crainte d'un accident de la route éventuellement, que d'une peur genrée. Certaines femmes enquêtées de Rouen et Portsmouth – à Caen le flux automobile de la ville est drainé par le périphérique ce qui n'est pas le cas à Rouen et Portsmouth – évoquent des stratégies d'évitement vis-à-vis de certaines artères qui concentrent la circulation. Par exemple, « Cécile » préfère éviter la rue Jeanne d'Arc ainsi que les boulevards qui ceignent la ville car la taille de la route lui donne une « impression de vitesse » qui la met mal à l'aise. « Agatha » quant à elle préfère ne pas se rendre dans les quartiers de Buckland et de North End où la circulation automobile est importante car le bruit la met mal à l'aise.

« N'importe qu'elle route, sur le pont là... on peut passer peut-être plus facilement en piéton mais quand les voitures roulent vite c'est pas agréable. Et il y a beaucoup beaucoup d'endroits comme ça à Rouen je trouve. Les ponts, la rue Jeanne d'Arc, tous les Boulevards, ça va vite, les Boulevards Rive Gauche aussi ça va vite. Ici c'est tout le temps agressant presque, c'est très lié aux voitures. » Cécile, femme d'âge moyen, Gare, Rouen

« The noise, I don't like in Buckland and North End, I don't like the... how can I say... it's all on top of you, it's all closed, and cars. » Agatha, femme âgée, Southsea, Portsmouth

Bien qu'« Agatha » évoque le problème d'une trop grande fréquentation, ce sont bien deux des quartiers les plus défavorisés de Portsmouth qu'elle évoque ici. Elle explique également qu'elle y a un sentiment de fermeture, que « tout est au-dessus de soi ». En effet, Buckland est un des seuls quartiers avec des immeubles à Portsmouth et dans les deux quartiers, les maisons sont très resserrées, il n'y a pas vraiment d'espace pour des jardins. Comme pour

la question des passages souterrains, le contexte social du lieu et la représentation qui y est associée a également une grande importance dans le ressenti.

En ce qui concerne les lieux de flux piétons, la peur genrée est en revanche à prendre en compte comme un facteur important. Les deux exemples qui sont mis en avant sont donc les alentours du Stade de Fratton à Portsmouth les soirs de match et la rue Ecuycère à Caen les soirs de soirées étudiantes. Les points communs de ces exemples sont tout d'abord le facteur temporel, les situations de flux importants ne se font qu'à des moments précis de la semaine, et l'importance du type de personnes constituant le flux. Dans les deux cas, ce qui met les enquêtées particulièrement mal à l'aise, c'est la présence importante d'hommes – plus marquée dans le cas du stade de Fratton que dans celui de la rue Ecuycère – et surtout d'hommes en groupes et alcoolisés, et donc plus imprévisibles. « Olivia », qui vit à proximité du stade de Fratton, à l'extrémité du quartier de Southsea, m'explique qu'elle marque à l'avance les dates des matchs sur son emploi du temps, pour ne pas se retrouver prise au dépourvu dans cette foule masculine.

Photographies 16 et 17 : Lieux de flux piétons

Photographie 17 : Stade de Fratton, Portsmouth



Photographie 16 : Rue Ecuycère, Caen



Photographies : E.L.B., novembre 2021 et juin 2022

« I don't like... I live near Fratton station, the football grounds. So, I have in my calendar all the days where there is a football match because I don't like to go there then. Hum, because you can't get onto the pavement, hum... especially after the matches, there's a lot of people, maybe drunks, so I don't like that space at that time. But that's not how I feel about it the rest of the time. » Olivia, femme d'âge moyen, Southsea, Portsmouth

De manière générale, « Olivia » se sent mal à l'aise dans des espaces très fréquentés avec des flux de personnes importants. Au-delà de l'exemple du stade de Fratton, elle donne également l'exemple de l'arrivée des ferry locaux dans le quartier de Old Portsmouth. Pourtant, c'est bien sur la foule du stade qu'elle s'étend, en ajoutant plus tard que sa fille s'est déjà faite bousculer et interpeller par des hommes souls revenant du stade quand elle descendait à la gare de Fratton.

*« Par exemple si je peux éviter de passer rue Ec un vendredi soir quand moi je veux juste rentrer chez moi bah je vais faire le détour tu vois... je vais prendre par place Saint-Sauveur, une petite rue qui tourne là où il y'a le salon de thé et cetera et je vais passer par là parce que j'me sens mieux. Enfin... **j'respire plus** quoi que de passer rue Ec où il y'a toujours plein de monde, tout le monde est en train de boire et toi tu es genre "j'veux juste rentrer chez moi" [rigole]. » Lilith, femme jeune, La Haie Vigné, Caen*

En ce qui concerne la rue Ecuyère à Caen, « Lilith » évoque également une stratégie d'évitement liée aux personnes « en train de boire ». La foule liée aux commerces tournés vers les loisirs nocturnes dans une rue étroite rend « Lilith » mal à l'aise, elle préférera ainsi faire un détour par la place Saint-Sauveur, beaucoup plus large. La rue Ecuyère, tout comme les lieux de flux importants en général provoquent des sentiments assez opposés chez les enquêtées. Certaines auront une sensation presque de claustrophobie comme « Lilith », qui évoque le fait de mieux respirer place Saint-Sauveur, et d'autres se sentiront plus rassurées notamment de nuit, reliant la foule à la possibilité de trouver de l'assistance en cas de problème. Les lieux de flux sont donc des types de lieux beaucoup plus diversifiés, dans les formes urbaines, mais également dans les ressentis des enquêtées que les souterrains ou les ruelles et passages qui sont eux toujours évoqués négativement.

3.4. La nuit

Dans tous les types de lieux évoqués précédemment, la nuit agit comme un facteur « aggravant » du sentiment de malaise, voire de peur ressentie par les enquêtées. La nuit est évoquée tout au long de ce travail de recherche, et cette sous-partie n'a pas pour vocation de revenir sur tous les éléments liés à cette temporalité. Il s'agit plutôt de mettre en avant les stéréotypes liés à la nuit par le biais d'exemples.

Avant tout, il est important de préciser que les représentations de la nuit sont elles-mêmes soumises à un facteur temporel. En effet, c'est avant tout la question de la lumière qui est primordiale pour les enquêtées. La représentation de la nuit passe donc par la luminosité. Cependant, ce qui ressort également dans les discours des enquêtées c'est la crainte de faire une « mauvaise rencontre » c'est-à-dire de se faire interpeller ou même agresser. Pourtant, en plein hiver lorsque la nuit tombe à dix-sept heures, la population dans les rues n'est probablement pas totalement différente de ce qu'elle était quelques mois plus tôt, ou de ce qu'elle sera

quelques mois plus tard à la même heure. Malgré tout, les femmes enquêtées m'expliquent pour la grande majorité qu'elles sortent beaucoup moins en hiver quand la nuit tombe plus tôt, non pas pour le froid ou les conditions météorologiques, mais bien pour la baisse de luminosité.

« E: In summer, when it's still light, I don't know... at 9 in the evening, would you go through the park? »

Mary: That's really interesting... I don't think I would go right into the furthest away into the park where you feel... or would I?... I think I'd think about it. I would be a bit cautious actually. » Mary, femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth

Dans l'entretien que j'ai eu avec « Mary », j'ai essayé de la faire réfléchir sur cette question de la représentation négative de la nuit en lui demandant si, en été vers neuf heures du soir lorsqu'il fait encore jour, elle irait dans le grand parc à proximité de chez-elle pour promener son chien. En effet, « Mary » m'expliquait un peu avant que le Saint-James Park était très agréable mais qu'elle n'y allait pas de nuit, par peur de se faire agresser. La question que je lui ai posée l'a prise au dépourvu car si la présence de personnes potentiellement dangereuses est mentalement associée à la baisse de luminosité, elle est finalement plus liée à des horaires. La fréquentation des espaces publics ne sera pas la même en début de soirée et au milieu de la nuit. Ce qui crée de l'appréhension c'est finalement encore une fois l'isolement, le fait de se trouver dans un lieu désert sans accès rapide à un lieu de refuge. « Agatha » m'explique elle aussi qu'elle sort moins en hiver quand la nuit tombe tôt et qu'elle préférera à ce moment sortir accompagnée. Quand j'essaie de comprendre pourquoi, elle m'explique qu'elle pense juste qu'il est plus prudent pour elle de ne pas sortir seule de nuit, elle utilise d'ailleurs le terme « *to wander around* » qui pourrait se traduire par errer, déambuler. Elle n'utilise pas ce terme pour ses sorties de jour. Il y a peut-être par l'utilisation de ce terme une forme d'expression de non-légitimité dans l'espace public la nuit. Elle finit par m'expliquer que si elle préfère ne pas sortir seule la nuit c'est parce qu'on « entend tellement de choses qui arrivent »¹³⁸. Elle a donc un imaginaire urbain de nuit plutôt négatif, développé par ce qu'elle a pu lire, voir ou entendre dans différents médias, ou bien par des réflexions faites par ses proches.

« E : Mais est-ce qu'en général il y a des marches que tu ferais de nuit ? »

Élise : Je suis une couche tôt, je suis une lève tôt [rigole].

E : En soirée sinon, tu vois en hiver, 18h c'est la nuit euh...

Élise : Non. Non, non. Tu sais j'ai travaillé au tribunal de Caen et... bon, il y a quand même des choses... je me rappelle d'une jeune fille qui était là, une psychiatre qui était notre psychiatre de référence pour les affaires, une fille qui s'est faite violer dans le parc d'Ornano, à l'Abbaye aux Dames.

¹³⁸ Traduction personnelle.

E : Ah oui.

Élise : À 18h elle traversait le parc d'Ornano.

E : Oui parce qu'il ferme tôt finalement.

Élise : Déjà parce que c'est pas mes horaires, à 5h, 6h je suis debout, mais à 9h30/10h pfiout [rigole] ! Voilà, déjà par ma nature ça a toujours été, même ado, même jeune adulte j'ai jamais été euh... je suis pas une fille du soir en fait [rigole] c'est tout. Donc j'ai pas effectivement ce recul peut-être. » Élise, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen

Cette conversation avec « Élise » est très intéressante, elle rejoint et illustre le témoignage d'« Agatha ». Un peu plus tôt dans la conversation, « Élise » m'explique qu'elle aime faire de longues marches Rive Droite à Caen. Quand je lui demande si elle ferait ces marches la nuit, elle me répond très rapidement que non, puis sous-entend que de manière générale elle ne se baladerait pas seule la nuit. Elle me donne tout d'abord une explication liée à son rythme de vie, plutôt axé sur une activité matinale que de soirée. Pourtant, quand je lui indique qu'en hiver la nuit tombe en fin d'après-midi, elle évoque directement l'affaire d'une jeune femme qui se serait fait violer à 18h dans le parc d'Ornano. Il s'agit donc bien de la construction d'une peur genrée liée à l'imaginaire de la nuit. Ce qui est à peine sous-entendu dans le discours d'« Élise » c'est bien que, quand on se balade seule et qu'il fait sombre, en tant que femme, on prend le risque de se faire violer. Ce qui est intéressant c'est que malgré tout, à la fin de l'échange, elle revient sur sa position première avec l'argument selon lequel la nuit ne ferait pas partie de ses horaires de vie et que cela n'a jamais été le cas. On peut alors se poser la question : est-ce que, même plus jeune il s'agissait juste d'une inclinaison à être plutôt matinale que nocturne ou bien y a-t-il eu, à ce moment, une construction de sa représentation de la nuit comme une temporalité dangereuse ? Le malaise qu'elle ressent de nuit, « Élise » le caractérise de deux façons. Déjà par l'absence de personnes dans les espaces publics – ce qui n'est pas vrai en hiver en fin de journée – et par l'absence de luminosité. Le facteur qu'elle craint le plus est malgré tout l'absence de fréquentation. Les recoins et le manque d'éclairage sont des éléments qui rendent les espaces publics moins facilement praticables pour « Élise » mais également pour la plupart des femmes enquêtées. Elle m'explique qu'elle ressent avant tout le besoin d'avoir une bonne visibilité. Contrairement à « Lilith » dans la sous-partie précédente, elle se sent d'ailleurs assez à son aise dans la rue Ecuillère de nuit, car elle est très fréquentée « comme en plein jour » et elle possède une perspective malgré le fait qu'elle soit étroite.

« Oui c'est tout bête, c'est un peu primitif, voilà. Dès que j'ai pas une vue suffisante ça me gêne. Enfin j'me sens pas... alors que j'ai jamais eu de soucis hein. Voilà. » Élise, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen

« Juliette » évoque également l'importance de la visibilité pour elle la nuit. Elle m'explique que, pour aller ou revenir du centre-ville de Rouen, elle doit passer par le quartier du Jardin des Plantes, dans lequel les lumières publiques sont coupées de 1h à 7h du matin. Ce manque de visibilité la bloque dans ses mouvements et que, n'étant pas véhiculée, elle ne sort plus de chez elle le soir ou bien mets en place des stratégies pour rentrer avant ce qu'elle nomme son « couvre-feu ».

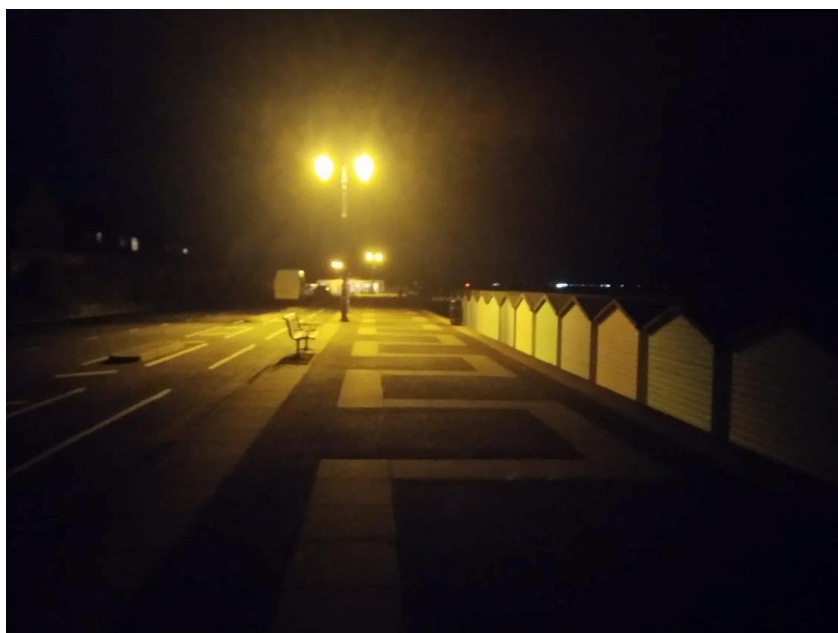
« E : Et quelles seraient les zones où vous n'iriez jamais de nuit ?

Juliette : Alors, ça va être très cruel hein [rigole]. Mais c'est vraiment tout ce qui est rue Saint-Sever, rue Lafayette etc., tout ça j'esquive à fond, et de toute façon j'arrête de sortir la nuit à cause du manque de luminosité au jardin des plantes. Depuis qu'ils ont coupé les lumières je ne sors plus la nuit en fait. » Juliette, femme jeune, Petit-Quevilly, Rouen

La représentation de certains types de lieux change de manière drastique entre le jour et la nuit. C'est particulièrement le cas des espaces verts et des espaces naturels de manière générale. « Elisabeth » a une pratique des espaces publics similaire à celle de « Mary » ci-avant. Même si elle apprécie beaucoup le front de mer au quotidien et qu'elle y va régulièrement pour promener son chien le matin, elle ne se sent pas à l'aise de le faire le matin quand il fait encore nuit.

« (...) when I walk the dogs in the morning, in the summer I walk from out of here to the Seafront, around Canoe Lake and then around the seafront all the way back to Bransburry Park. But when it's dark at night I won't go that way, not because I think it's an unsafe area but it's so quiet, the few houses down there... I'm not going to walk the dog in the dark by myself where there aren't people. So yes, that does changes from day to... different times of year, where I'd walk. » Elisabeth, femme jeune, Milton, Portsmouth

Photographie 18 : Plage d'Eastney, Portsmouth



Photographie : E.L.B., novembre, 2021

Encore une fois, ce qui la met mal à l'aise c'est la combinaison d'un manque de visibilité avec une fréquentation presque inexistante du lieu, qui transforme finalement chaque personne croisée en suspect potentiel. Comme le souterrain, le passage ou la ruelle, la nuit est imprégnée d'un imaginaire fort lié à l'isolement, à l'absence d'une bonne visibilité, à un flux réduit de personnes et à une association à des agressions, et notamment des agressions sexuelles, nourrie par les médias dans les faits divers.

Conclusion du chapitre 10

À la lecture de ce chapitre, on pourrait se poser la question suivante : les espaces publics sont-ils des lieux insécurisants pour les femmes ? En effet, la question de la sécurité est régulièrement abordée ou au contraire soigneusement évitée par les enquêtées. Même si cette question est intéressante, il serait dommage de retenir uniquement cet aspect, hautement polémique, après avoir lu ce chapitre.

Dans un premier temps, nous pouvons revenir sur la construction et la représentation de la féminité, ou plutôt des féminités. Après avoir analysé le discours des enquêtées de Caen, Rouen et Portsmouth, une différence culturelle semble se dessiner entre les enquêtées de Caen et Rouen d'un côté, Portsmouth de l'autre. En effet, les habitantes de Portsmouth, non seulement questionnent plus la notion de féminité mais sont également plus nombreuses à créer leur propre définition. Cela semble influencer certaines stratégies corporelles comme l'habillement notamment, mais n'empêche pas pour autant les habitantes de Portsmouth de mettre en place des stratégies d'évitement et de considérer la relation entre habillement et

espaces traversés. En revanche, la ville dans laquelle les enquêtées semblent le plus alertes dans les espaces publics est la ville de Rouen. Cela rentre d'ailleurs en cohérence avec les résultats du croisement des cartes participatives dans le chapitre précédent. Toutes villes confondues, les enquêtées qui semblent avoir le plus de stratégies sont les femmes les plus jeunes, quel que soit leur quartier d'habitation. Malgré tout, nous pouvons préciser que les jeunes femmes des quartiers de classe « supérieure » semblent mettre en place moins de stratégies corporelles. Le fait que les femmes les plus jeunes soient celles qui ressentent le plus le besoin de mettre en place ces stratégies corporelles fait sens. En effet, les femmes d'âge moyen et âgées de l'échantillon ressentent pour la plupart une baisse de pression dans les espaces publics avec l'avancée en âge, en lien notamment avec la baisse du *male gaze* sur leur corps, mais également avec l'expérience et la prise de confiance dans les espaces publics en général. De plus, comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, les jeunes femmes sont également celles qui sortent le plus en soirée, une temporalité qui concentre les appréhensions et le développement de stratégies pour l'ensemble de la population des femmes enquêtées.

De fait, certains espaces publics, certaines formes urbaines, certaines temporalités sont plus craintes que d'autres. Qu'il s'agisse de ruelles, de souterrains, de lieux de flux ou de la nuit, les enquêtées expriment avant tout un malaise lié au manque de visibilité – et de luminosité –, à l'isolement ou à la sensation d'isolement que peuvent provoquer certaines formes urbaines, et à la présence d'hommes ou de regroupements d'hommes, en particulier alcoolisés. Déclarer les espaces publics comme insécurisants de manière indifférencié paraît absurde, de la même manière qu'il devrait paraître absurde de déclarer une forme urbaine comme insécurisante. C'est pourtant souvent ce qui est porté dans les médias et influence le ressenti mais également la pratique des usagères de manière directe, ou indirecte par le biais de leurs proches. Afin de rendre les espaces publics confortables pour toutes, il s'agit avant tout d'adresser les raisons fondamentales des appréhensions des usagères pour développer avec elles des pistes d'améliorations.

Chapitre 11

Aménagement, représentation, perception et inclusivité : des espaces publics « par et pour les femmes » ?

Évènement marquant : Lilith

« **Qu'on puisse se balader librement sans se faire interpeller à chaque fois ou peloter ou autre.** Ouais, pour moi c'est ça, c'est juste pouvoir **se balader librement** en fait et **qu'il y ait pas de distinction.** (...) Enfin nous on est **regardées comme des bouts de viande** euh... même là aujourd'hui, typiquement je suis **en jupe euh... je me sens pas forcément à l'aise à aller me balader dans Caen parce que je sais qu'on va me mater.** Alors OK je sais c'est naturel de mater mais **il y a des façons de faire** tu vois. Quand c'est un petit regard genre « oh elle est mignonne » tu vois limite ça fait plaisir tu te dis hehe, voilà je suis pas trop horrible [rigole]. Mais quand t'as **le regard limite où tu te sens mise à poil tu vois, t'as l'impression d'être un bout de steak,** tu vois, **limite « mange ma cuisse tellement t'as la dalle » quoi.** Non mais **c'est horrible** quoi, **limite tu vois le mec en train de bander enfin c'est atroce.** Et ça je le vois... enfin je le vois moins en tout cas du public féminin vers le public masculin **pour moi y'a une grosse inégalité à ce niveau-là.** Et puis moi j'avais fait le test avec des potes, notamment Marc à Paris, on avait parlé de ça pendant le repas et il me dit « putain, c'est vrai que moi j'ai jamais remarqué » et je lui dit « bah évidemment t'es pas une femme, t'es un mec, tu fais pas gaffe en fait ». Du coup on était sortis, on avait pris un petit chemin pour rentrer chez lui et je lui avais dit : « bah regarde, regarde comment on me regarde, écoute si il y a pas des sifflements et tout » et en fait il avait été choqué. Surtout qu'on passait du côté de Barbès alors euh... l'endroit à Paris le plus connu pour être lourdingue quand t'es une femme, surtout le soir, et il avait halluciné. **Et il avait dit : « ah ouais... putain c'est chaud d'être à votre place » et là tu te dis... ouais. »**

Lilith, femme jeune, Haie Vigné, Caen

Introduction du chapitre 11

Dans ce chapitre, nous allons confronter la question de l'espace corporel féminin avec celle de l'aménagement des espaces publics sous différents angles. Après avoir porté notre analyse sur les villes d'études dans leur globalité, ainsi que sur l'échelle de l'espace corporel féminin comme premier lieu d'expression du confort et de l'inconfort, il s'agit maintenant de comprendre quelle vision les enquêtées portent sur l'aménagement inclusif. Les enquêtées font-elles le rapport entre leur ressenti dans les espaces publics et le caractère profondément genré de la construction de ceux-ci ? Comment se représentent-elles la configuration d'un espace

public « idéal » ou au contraire d'un espace public repoussoir ? Enfin, serait-il possible d'évaluer l'inclusivité d'espaces publics par l'observation et le comptage des stratégies corporelles féminines et des flux genrés ? Quels seraient les indicateurs les plus appropriés pour cela ? Il s'agit donc de questionner la manière d'incorporer les représentations et le vécu des usagères, mais aussi leur corps dans une perspective d'aménagement des espaces publics.

1. L'égalité femme/homme en aménagement, une apparente neutralité des espaces publics

Avant même d'aborder la vision des espaces publics des enquêtées et l'analyse de leurs propositions d'améliorations et d'aménagement de leurs espaces de vie, il semble nécessaire de revenir sur leur représentation de l'aménagement inclusif, c'est-à-dire du lien entre espace public et genre d'un côté, et aménagement et genre de l'autre. En effet, comme pour le lien entre représentation de la féminité et modification de l'espace corporel dans le chapitre précédent, il semble indispensable de comprendre la vision que les enquêtées ont du lien entre aménagement, espaces publics et genre avant d'analyser leurs propositions d'améliorations.

Pour introduire la thématique de l'aménagement inclusif auprès des enquêtées, je leur ai posé la question : « si je vous parle d'égalité femme/homme dans les espaces publics, est-ce que cela vous évoque quelque chose ? ». Je n'ai pas parlé d'aménagement dans un premier temps de manière délibérée, car je ne voulais pas orienter la réponse des enquêtées. Cependant, dans un second temps, j'ai formulé avec certaines d'entre elles la question de l'aménagement, ou la question de l'inclusivité, selon la tournure que prenait la conversation. Trois grands types de réponses peuvent être relevés : les femmes qui ne font aucun lien entre aménagement, genre et espaces publics, les femmes qui font un lien entre genre et espace public, et les femmes qui font le lien entre aménagement, genre et espaces publics.

La grande majorité des femmes enquêtées ne font pas le lien entre aménagement, genre et espaces publics, et une grande partie d'entre elles ne fait pas non plus le lien entre genre et espaces publics.

« E : Est-ce que vous pensez qu'être une femme dans l'espace public c'est pareil que d'être un homme ? »

Lyssa : Bah oui pourquoi pas. On a tous les mêmes droits, on est tous égaux. »

Lyssa, femme âgée, la Grâce de Dieu, Caen

Onze des femmes enquêtées, sur 31, considèrent que les espaces publics sont des lieux totalement neutres. Cinq sont des habitantes de Caen et les six autres femmes se partagent également entre des répondantes de Portsmouth et de Rouen – ce qui signifie qu'environ un tiers des enquêtées de chacune des villes d'étude a cette conception. Il ne semble donc pas y avoir de différence entre les trois villes. Il y a cependant une minorité des femmes qui habitent

un quartier de classe « supérieure » – une seule enquêtée – et une minorité de jeunes femmes. Les femmes les plus représentées – six enquêtées – sont les femmes âgées et les femmes qui habitent un quartier de classe « populaire » – six enquêtées également. Une hypothèse pouvant expliquer la minorité de jeunes femmes dans cette catégorie pourrait-être que celles-ci subissent plus de harcèlement sexiste et sexuel dans les espaces publics que les deux autres catégories d'âge et sont par ailleurs plus facilement informées sur ces questions, par le biais des réseaux sociaux notamment. Concernant la faible représentation de femmes habitant un quartier de classe « supérieure », on peut poser l'hypothèse d'un lien entre la réflexion sur le genre, les espaces publics et l'aménagement ; et le niveau social.

J'ai été assez surprise de la réponse de certaines enquêtées comme par exemple « Barbara », « Elodie » ou « Madeleine », qui sont finalement assez ambivalentes. En effet, bien qu'elles m'aient formulé dans l'entretien leur besoin d'éviter certains lieux, de modifier leurs cheminements, voire leur apparence, d'adopter des stratégies, elles m'indiquent qu'elles ne voient pas quel lien il pourrait y avoir entre espaces publics et égalité femme/homme et n'évoquent même pas la question du harcèlement dans les espaces publics.

« E : Et quand on vous parle d'égalité femme/homme dans les espaces publics est-ce que ça vous évoque quelque chose ? »

Barbara : Non parce que j'vois pas trop de... femme/homme ils sont égaux, pour moi hein, j'ai pas encore vu de choses. Depuis un petit moment que je vais dans l'centre, parce que j'avais un peu arrêté, j'vois pas de différence. Ils sont égaux. Peut-être parce que c'est par rapport à ce qu'il a fait l'maire, les gens sont plus en sûreté, voilà ils voient qu'il y a la police municipale qui tourne et tout. Mais ouais, homme et femme sont égaux. » Barbara, femme d'âge moyen, Haie Vigné, Caen

Bien que la plupart d'entre elles soient très évasives sur ce sujet qu'elles ne comprennent pas, « Marianne » et « Rose » ont malgré tout la particularité de faire le lien entre aménagement et handicap, et, dans le cas de « Marianne », également entre aménagement et âge.

« (...) although I am a feminist, means that protect and empower women, but I also think that men are equally... experience the same issues, and the same problems, and the same questions as women do. So, I don't particularly think some space are more suitable for men. Perhaps, I would say more disability wise, there may be places that are not suitable for disabled people. But in terms of gender, I don't see... I don't, I don't know of any... I can't think of any space that I would say more gender... hum, appropriate. » Rose, femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth

Les femmes qui font le lien entre genre et espaces publics, mais pas entre aménagement, genre et espaces publics sont le groupe le plus important avec douze des femmes enquêtées. La répartition entre les trois villes est similaire avec six enquêtées caennaises, trois rouennaises et

trois habitantes de Portsmouth. Le quartier d'habitation ne semble pas être un facteur de différenciation non plus car les enquêtées de ce groupe sont également réparties entre les trois types de quartiers étudiés. Cependant, l'âge semble ici encore un facteur déterminant. En effet, sept des enquêtées de ce groupe sont des jeunes femmes, quatre sont d'âge moyen et une seule d'entre-elle est une femme âgée. Cela est cohérent car, même si elles ne constituent pas l'ensemble de ce groupe, la plupart des enquêtées qui font le lien entre genre et espaces publics le font par leur expérience du harcèlement de rue. C'est le cas de « Louise », « Olympe », « Alexandra », « Lilith », « Olivia », « Ariane », « Aïcha », « Juliette » et « Jeanne ».

« Gender equality and public spaces... hum... I'd probably say... as a female, if I were to go into town hum... then... I would have to put on headphones or something 'cause I just feel kind of nervous when I go into town in a public space. Just because I've been approached so many times by men it's just, I feel just unsafe so I'd rather just ignore and carry on with my day. And I feel that men would not get that, so they would just do whatever... so that's a bit... that men feel entitled to come and talk to you. And it's like, you're busy, you don't want to talk to them. I would say that. »
Ariane, femme jeune, Southsea, Portsmouth

Une partie d'entre elles, bien qu'envisageant des facteurs sociaux d'inégalité dans les espaces publics, considère malgré tout ceux-ci comme des espaces « neutres ». C'est par exemple le cas d'« Alexandra », qui commence par m'indiquer que les espaces publics sont neutres pour ensuite évoquer le fait qu'un homme peut faire comprendre à une femme qu'elle n'y est « pas à sa place ».

« J'dirais, de toute façon c'est un endroit neutre la rue, j'vois pas comment ça peut être inégalitaire pour la femme ou pour l'homme, sauf si c'est l'un des deux partis qui fout la merde tu vois, genre si tu te sens pas égale à l'homme dans la rue c'est qu'il y a un homme en face de toi qui est en train de te faire comprendre qu'il prend plus de place que toi tu vois. » Alexandra, femme jeune, La Haie Vigné, Caen

« Juliette » et « Olympe » ont un point de vue un peu particulier sur la résolution des problèmes liés au harcèlement de rue et à la domination masculine dans les espaces publics. Selon elles, cela doit venir de l'imposition de la présence féminine. « Olympe » met d'ailleurs cela en pratique en m'expliquant qu'elle fait exprès de se rendre dans le bar-tabac « la Gitane » au niveau de la gare de Caen, car elle sent que les hommes qui le fréquentent n'apprécient pas sa présence dans ce lieu. Malgré tout, ce n'est pas une « provocation » qu'elle ferait seule. Ce qui est dérangeant dans la conception de « Juliette » et d'« Olympe », c'est que leur vision des choses implique finalement de rejeter la faute du manque de mixité de certains espaces sur les femmes, sans interroger les facteurs qui les font éviter ces lieux. « Jeanne » elle, a la particularité d'être la seule femme interrogée à faire la différence entre jour et nuit. En effet, si elle a une perception des espaces publics comme neutres en journée, elle trouve qu'il y a une

inégalité entre femme et homme de nuit car elle constate qu'elle est plus craintive que ses homologues masculins et qu'elle appréhende la présence de groupes d'hommes.

Enfin, « Angela », « Françoise » et « Claire », voient un lien entre genre et espaces publics, sans pour autant évoquer le harcèlement de rue. En effet, « Angela » m'explique qu'elle a remarqué que certains espaces, du moins des espaces publics fermés – bibliothèque, piscine etc. –, étaient genrés par l'intermédiaire de l'expérience de son mari qui lors de son congé paternité s'est retrouvé entouré de femmes, notamment lorsqu'il fréquentait certains lieux publics liés au *care*. « Angela » note donc une différence structurelle, sociale, dans la fréquentation genrée de certains espaces publics fermés. Cependant, elle ne ressent pas de différence dans les espaces publics extérieurs, que ce soit dans la fréquentation ou bien en lien avec l'aménagement. « Françoise » a une réflexion similaire mais en ce qui concerne les espaces de jeux pour enfants. Ce qui est particulièrement intéressant dans la citation d'« Angela », c'est qu'elle expose le point de vue de son conjoint. Comme je le développerai au cours de ce chapitre, de nombreuses femmes ont tendance à voir les espaces comme égalitaires quand le flux est majoritairement composé d'autres femmes.

« I don't think I ever... I have really thought about it, and I wonder if it's the types of places I go are quite open and therefore... kind of open for everyone really. I do find that maybe some of the venues, like, things like the libraries and stuff I would go on to tend to have more women in them during the day, because women were on maternity leave. And my partner, so I did a split leave, so we took 50/50 of the time each. He, he would comment on the fact that he would go into some of these places during the day as a man and find that he was in the minority. You know, like, he was in the library with... like 30 moms and he, and maybe one other dad. Or, he would go to a coffee shop for lunch and it may be, again, maybe moms or... or maybe older women who were meeting for lunch. And he again was like, "oh actually I felt... you know, it's been awkward going in and, being the only man..." and again, like swimming, so swimming pools. He would take my son to like, swimming, again, but he would be one of... like hardly any guys in a pool where women would take in their children. So that was quite interesting. I've not even thought about that. That there was that view of it. Hum, but I have... I haven't really thought about any spaces that I wouldn't feel comfortable accessing as a woman. »
Angela, femme jeune, Fratton, Portsmouth

« Claire », quant à elle, fait le rapprochement entre le fait qu'elle se sente mal à l'aise dans certains espaces publics et l'égalité femme/homme. À contre-cœur, elle relie également ce malaise avec certains quartiers – plutôt défavorisés – où elle suppose de différences culturelles dans le traitement des femmes.

« Ah je pense oui parce que je suis convaincue malgré tout euh... enfin... je ressens ça quand j'vais à Paris euh... alors... mais c'est... ou dans certains quartiers, c'est vrai que maintenant quand on s'promène dans les quartiers le... le... comment on peut définir ça ? Pas dans nos quartiers euh... où euh bon y'a... mais je pense malgré tout que la place de la femme n'est pas la même dans toutes les cultures, ça c'est la réalité et dans les quartiers où les cultures sont moins mélangées, bon... enfin... on se sent pas à l'aise, forcément en tant que femme on se sent plus... bah voilà. Je sais pas comment on peut définir ça. Je pense qu'effectivement, on peut ne pas se sentir à l'aise. » Claire, femme âgée, Beaulieu, Caen

Les femmes qui font le lien entre genre, espaces publics et aménagement sont les moins nombreuses avec huit femmes enquêtées. La répartition entre les trois villes est un peu plus inégale que dans les deux autres groupes avec trois enquêtées à Caen, deux à Rouen et trois à Portsmouth. Caen comptant plus d'enquêtées au total, s'il y a moins d'habitantes de Caen dans cette catégorie cela pourrait peut-être s'expliquer par le manque de publicisation – et d'actions – concernant l'égalité femme/homme dans les espaces publics dans cette ville. Dans ce cas, le quartier d'habitation – ou plutôt la classe sociale – semble être un facteur déterminant avec trois des enquêtées de ce groupe qui habitent dans un quartier de classe « moyenne » – dont deux à Portsmouth où il s'agit d'un quartier de classe « moyenne supérieure » – et cinq enquêtées qui habitent dans des quartiers de classe « supérieure ». Aucune enquêtée de ce groupe n'habite un quartier de classe « populaire ». Enfin, l'âge semble également être un facteur car deux enquêtées sont jeunes, cinq enquêtées sont d'âge moyen et une enquêtée est âgée.

Bien que les enquêtées de ce groupe identifient toutes un lien entre aménagement, espaces publics et genre, elles n'ont pas toutes le même degré de compréhension ni les mêmes angles d'approche de la question. Pour « Marie », « Elisabeth », « Mary » et « Agatha », ce sont les toilettes publiques qui leur viennent en premier à l'esprit en parlant d'égalité femme/homme dans les espaces publics. « Agatha » est l'enquêtée qui a la compréhension la moins développée du lien entre aménagement, espaces publics et genre. Elle évoque une différence de traitement entre femmes et hommes en ce qui concerne la construction des toilettes publiques mais elle le fait sur le ton de l'humour. Les toilettes publiques sont un sujet facile à identifier concernant l'aménagement genré pour les enquêtées, d'une part car c'est un espace qui fait clairement la différence entre femme et homme, et d'autre part car la question des toilettes mixtes et neutres du point de vue du genre a été un important sujet d'actualité et de débats. « Elisabeth » – « Mary » l'évoque également – identifie la problématique des toilettes d'un point de vue particulier, celui du *care*. En effet, elle m'explique que dans un grand nombre de toilettes publiques, elle ne peut pas entrer avec sa poussette, mais elle ne peut bien entendu pas laisser son enfant seul devant la porte. Elle doit donc se retenir, faire en sorte de ne pas boire pour ne pas être confrontée à ce problème quand elle se rend dans le centre-ville. Seul l'espace public

le plus récent de Portsmouth, le centre commercial Gunwharf Quays, est équipé de toilettes handicapées directement accessibles aux poussettes et possédant une table à langer.

« Hum... one thing, I don't know if it's really gender equality but, when you're a mum with small babies, toddlers, you tend to have a buggy with you there is nowhere you can go to the toilets when you have a buggy. You have baby rooms where you can change babies, but there's never a toilet in there so I think that "I can't drink today because I need the buggy and if I drink it means I will need the toilets and I can't leave my baby outside meanwhile I'm in the toilets". So, I find, as a mum, that it's quite difficult. And the disabled toilets... if you ask in a shop like the big Debenhams in Southsea, they'll give you the disabled keys so you can take the buggy in the toilet but if you are out in town there's anywhere I can go to the toilets. Gunwharf is ok because they've got this disabled slash baby changing so you can go straight in. » Elisabeth, femme jeune, Milton, Portsmouth

« Cécile » évoque également la question de l'aménagement genré du point de vue du *care* en remarquant la différence de genre dans l'organisation de la cour de l'école de sa fille. Ce qui est intéressant est que bien qu'elle dise avoir un point de vue « professionnel » – elle travaille dans l'aménagement –, elle n'est pas l'enquêtée qui a la meilleure compréhension de l'aménagement inclusif.

Une autre vision courante du lien entre aménagement, espaces publics et genre, est celle du focus sur la question du harcèlement sexiste et sexuel dans les espaces publics et de l'influence de l'aménagement sur les agressions. Étant donné que les services publics mettent généralement en avant cette question plutôt qu'une approche systémique, cela n'est pas étonnant. Cette approche est particulièrement développée par « Abigaïl » et « Élise ». Je trouve la réflexion d'« Élise » particulièrement intéressante car c'est une des seules enquêtées qui exprime de manière directe le lien entre le besoin qu'elle éprouve d'éviter certains lieux, d'être « prudente », et le fait que l'espace public ne soit pas neutre.

« E : Quand on parle d'égalité femme/homme dans les espaces publics, qu'est ce qui te viens à l'esprit, est-ce que ça te parle ?

Élise : C'est pas possible, c'est faux, c'est pas du tout fait pour. Je veux dire... la preuve, si on évite tous des quartiers c'est qu'il y a un souci quoi. Déjà sur le concept de l'égalité, déjà c'est large et sur le concept de... des déplacements et de la configuration des villes non, c'est pas... c'est pas du tout... il y a des choses qui peuvent... moi personnellement je te dis, les recoins et tout ça, les zones non éclairées et voilà, c'est pas... c'est pas du tout tentant quoi. » Élise, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen

« Abigaïl », elle, voit d'un mauvais œil l'aménagement genré. Bien qu'elle ait une vision caricaturale de l'aménagement urbain prenant en compte le genre, elle discute un point intéressant. En effet, elle est contre l'aménagement fléché « pour les femmes ». Elle questionne le développement d'aménagements adaptés qui isolent les femmes des hommes car selon elle, cela donne raison aux agresseurs. La réponse d'« Abigaïl » montre que l'aménagement inclusif est encore mal connu et très certainement mal publicisé s'il est associé uniquement à des initiatives d'aménagement isolant les femmes des hommes, dans le but d'éviter des agressions.

« Moi mon soucis c'est pas tant qu'on aménage des choses pour que les femmes se sentent mieux, plus à l'aise euh... comme les éclairages publics ou des conneries comme ça, simplement j'aimerais que les gens soient corrects les uns avec les autres. Mais ça c'est pas la ville qui doit aménager ça, c'est l'état d'esprit des gens mais ça on y peut pas grand-chose. Parce que je te dis, les ambiances de... le bus qui doit pouvoir s'arrêter dès qu'une femme fait signe mais tu te dis, est-ce que c'est vraiment travailler pour les femmes ? Où est-ce que c'est pas donner raison aux gens qui font chier, en prévoyant des trucs pour palier à leur conneries ? (...) ce que je veux pas moi c'est que d'une certaine manière, les choses qui sont faites pour les femmes les victimisent encore plus. Ça je trouve ça insupportable parce que d'une certaine manière ça donne raison aux hommes aussi, donc ça, ça me fait carrément suer » Abigaïl, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen

« Marie » et « Daphné » plus particulièrement, ont une vision un peu plus globale du lien entre aménagement, espaces publics et genre. « Marie » identifie que certains lieux sont plus fréquentés par des hommes, comme les PMU par exemple, et que cela peut faire baisser la fréquentation de femmes d'autant plus. Elle remarque également, comme « Daphné », que les rues ont principalement des noms d'hommes¹³⁹. « Daphné » mêle dans son discours la thématique du harcèlement de rue et celle de l'aménagement genré. Elle constate que depuis le changement de maire, la ville de Rouen s'exprime sur les thématiques d'égalité femme/ homme, ce sont des thématiques qu'elle voit apparaître et qu'elle suit dans les médias locaux et nationaux. Si elle perçoit un lien entre espaces publics, aménagement et genre, c'est donc notamment en lien avec la communication qui est faite par la mairie et la métropole de Rouen.

« Oui, depuis que l'on a changé de maire [rigole], je vois que le maire s'engage, notamment pour la sécurité des femmes dans les transports, j'ai vu qu'il veut mettre en place euh l'arrêt à la demande la nuit euh... qu'il souhaite remplacer la statue de Napoléon [rigole] par celle d'une femme connue, qui suscite des réactions à mon sens complètement démesurées, il y a des pétitions, etc. Ils l'ont enlevée pour la nettoyer et ils ont suggéré de la remplacer par celle de Gisèle Halimi, parce que

¹³⁹ De nombreuses études ont été faites sur la caractéristique genré notamment des rues et statues en ville, Lucile Biarrotte (2021) notamment l'évoque dans sa récente thèse d'urbanisme.

pourquoi toujours des hommes sur les grandes places ? Et c'est assez compliqué. Il avait parlé aussi de mettre des caméras de surveillance dans les transports pour éviter les agressions, en tout cas pour suivre les agresseurs présumés. J'ai vu ça parce que je suis abonnée à la page de la mairie et du maire. » Daphné, femme d'âge moyen, Saint-Sever, Rouen

Enfin, il n'y a qu'une seule enquêtée qui donne un descriptif détaillé de ce que signifie vraiment l'aménagement genré, voire l'aménagement inclusif, c'est « Mary ». En effet, elle parle des femmes mais également des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite ou même des personnes non genrées et transgenres. Elle développe également des solutions permettant de créer une présence dans des espaces publics représentés comme peu sécurisants. Bien qu'une telle réponse soit attendue de sa part, étant donné qu'elle travaille au sein du département d'égalité de l'université de Portsmouth, elle a une vision bien plus claire et systémique que « Cécile », qui travaille pourtant dans le domaine de l'aménagement. La différence peut tenir, d'une part, à la culture de diversité et d'inclusivité bien plus étendue en Angleterre qu'en France, et d'autre part au fait que « Mary », bien qu'elle ne soit pas formée aux questions d'aménagement des espaces publics, est formée sur les questions de genre, de diversité et d'inclusivité, ce qui n'est pas le cas de « Cécile » même si cela fait partie de son travail. « Mary » a une approche vraiment systémique de la question de l'aménagement.

*« So gender equality and public spaces, to me it's about... when people are planning, when people are regenerating, when they are doing all of those things, that they actually... hum... look at... **it's difficult to separate... gender equality from the overall approach**, what they should do is **equality impact assessments for all of the different groups** that would be affected by... this public space, is there anybody... **are the things we can put in that are gonna attract people here and make it safer for people that otherwise might not use it** and gender is going to be one of those things that you look at, and the same for the things that we're going to do here. For instance, if you are going to regenerate the area down the port, is there something to do about that **underpass under the roundabout that is going to feel safe, not just for women but for older people, for less mobile people**. Hum... those sorts of things. Hum... for a gender perspective I would be looking for things like, lighting, hum... places being overlooked and being more used, I mean you get all these things sometimes, what the police do in areas where they got high levels of anti-social behaviours in place like the New Forest. **It's not about putting more CCTV, they got a burger van down there, because if there's a burger van there's people stopping, and they create, hopefully their own area of safety**. Hum... accessibility for people with pushers, mostly women, but obviously men as well, or somebody in a wheelchair or whatever, that would be good. Hum... if it's a public space, that he has toilets. Hum... lets have some decent toilets in... lets have*

*facilities that... hum... don't always assume for example that it's **women that have babies and have to change them the all-time**, so, something like that, let's think of things like **gender neutral toilets**, but in the same time, let's make sure that we have enough of them and they're isn't like... there's a lot of place in the UK where... women are queuing and the men are in an out in seconds so... those are the things that comes immediately to mind. » Mary, femme d'âge moyen, Milton, Portsmouth*

Bien que la citation précédente soit un peu longue, il est intéressant de présenter le raisonnement de « Mary » dans son intégralité car elle aborde de nombreux points clés de l'aménagement inclusif, comme le fait d'apporter de la diversité et de la mixité dans certains espaces publics, avec beaucoup de nuances.

Ainsi, la plupart des femmes enquêtées n'arrivent pas à saisir le lien entre aménagement des espaces publics et genre et, dans un sens, elles ont raison. Comme le présente « Mary », l'aménagement n'a pas la vocation de, et ne peut pas, changer drastiquement la façon que les femmes – mais également le reste de la population – ont de se représenter, et donc de pratiquer les espaces publics. Malgré tout, il s'agit d'un outil parmi d'autres dont les femmes devraient pouvoir se saisir pour mieux s'appropriier leurs villes respectives. L'aménagement inclusif ne peut pas mettre fin au harcèlement sexiste et sexuel dans les espaces publics, mais il peut permettre de repenser certains espaces, développés historiquement par et pour des hommes, sans prendre en compte ni les femmes, ni les différentes étapes de la vie – enfants et personnes à mobilité réduite notamment.

2. Un aménagement « féminin » ?

Dans cette sous-partie et dans la suivante, je développerai deux éléments en parallèle. D'une part, les réflexions d'aménagement des espaces publics issues des entretiens, et d'autre part, les débats et documents issus des marches exploratoires comparatives. Pour rappel, pour des raisons évoquées dans la seconde partie de cette thèse, les marches exploratoires comparatives ne concernent que Caen et Rouen mais Portsmouth sera tout de même évoqué par le biais des entretiens dans cette sous-partie. Il semble également important de préciser que les propositions et les réflexions analysées ici n'ont pas nécessairement été faites dans une optique genrée par les enquêtées. Cependant, il sera intéressant d'interroger les propositions et résultats de ces marches d'un point de vue intersectionnel.

La question d'une vision « féminine » de l'aménagement, en opposition à une vision « masculine » qui serait prédominante aujourd'hui, se pose de manière rhétorique à la lecture du reste de cette thèse. En effet, il s'agit avant tout d'essayer d'apporter de la nuance à cette question en analysant certaines différences liées à l'âge, à la classe sociale du quartier d'habitation ou à la ville d'habitation dans la vision d'un espace public parfait ou d'un espace public détesté au sein de la population des femmes enquêtées par entretiens. Cela n'exclut en

aucun cas le fait que des hommes, ou du moins certains profils d'hommes – ou de personnes non genrées –, puissent avoir une représentation similaire. Cette analyse est à comprendre en parallèle avec celle à échelle plus petite de la carte participative. D'une part, l'analyse des commentaires de la carte participative permet de comprendre les facteurs généraux qui permettent aux femmes enquêtées d'avoir un sentiment de confort ou d'inconfort dans un lieu, ainsi que d'analyser plus en détail les facteurs liés aux individus et groupes sociaux en présence. D'autre part, les entretiens permettent d'aller plus loin notamment dans les facteurs liés à l'aménagement. Je vais dans un premier temps partir d'un point de vue général, celui d'un aménagement « féminin » sans distinction pour ensuite entrer dans la nuance des visions différenciées des enquêtées selon leur profil, en présentant en parallèle le cas particulier de certains espaces publics régulièrement plébiscités ou critiqués par celles-ci.

Au cours des entretiens, j'ai demandé aux enquêtées de choisir au moins trois termes qui qualifiaient pour elles un espace public idéalement agréable à pratiquer, et au moins trois termes qui pourraient au contraire qualifier un espace public désagréable. J'ai listé tous ces termes pour créer deux nuages de mots¹⁴⁰, l'un dans les tons verts pour les caractéristiques agréables et l'autre dans les tons rouges pour les caractéristiques désagréables. Plus la couleur est intense et la taille de police grande, plus le mot est répété régulièrement par les enquêtées. Pour faciliter la lecture des documents, certains synonymes ont été rassemblés – comme « verdure » et « nature » par exemple – et les termes en anglais ont été traduits.

Figure 60 : Nuage de mots évoquant un espace public agréable à vivre



Réalisation : E.L.B., 2022

¹⁴⁰ Ces nuages de mots ont été créés à partir du site *nuagedemots.co* en listant les termes évoqués par les enquêtées des entretiens. Ils ont ensuite été remaniés sur *PowerPoint* pour vérifier que la taille, mais également la nuance de couleur concorde bien avec le nombre d'occurrence de chaque mot.

Figure 61 : Nuage de mots évoquant un espace public désagréable à vivre



Réalisation : E.L.B., 2022

Contrairement aux résultats des cartes participatives, où les femmes interrogées avaient plus de mal à se positionner sur ce qui rendaient pour elles un espace confortable que sur ce qui les repoussait, dans les entretiens les réponses sont plus diversifiées et plus nombreuses quand il s'agit de qualifier un espace public agréable – 22 termes – que lorsqu'il s'agit d'un espace public désagréable – 17 termes. Certaines expressions sont en miroir comme « ouvert » et « fermé », « calme » et « bruyant », « lumineux » et « sombre » ou encore « propre » et « sale » / « négligé ». La plupart de ces termes ne sont pas surprenants, ils recourent les résultats de nombreuses enquêtes dans différentes villes, comme par exemple à Genève (Lieber et al. 2020). Plusieurs thématiques se détachent comme l'importance de la présence d'éléments naturels tels que des arbres, des fleurs mais également de la présence d'un point d'eau que ce soit sous la forme d'un cours d'eau, de la mer ou encore d'une fontaine.

« (...) Vert, aéré, pas minéral. Et puis qu'il y ait de l'eau. Je suis très eau moi. J'adore les villes où y'a de l'eau, des canaux, de... des grandes fontaines, tu vois moi j'aime qu'il y ait de l'eau dans une ville. » Abigail, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen

Ce besoin des enquêtées d'intégrer l'eau dans les espaces publics, et notamment dans les grandes places publiques, pourrait notamment tenir du fait que Caen, Rouen et encore plus Portsmouth sont des villes à proximité de la mer et/ou d'un cours d'eau. Un autre axe qui concerne directement la structuration des espaces publics est celui qui oppose l'idéal d'un espace public « ouvert » à la figure repoussoir d'un espace public « fermé ». Ce qui ressort derrière l'idée d'un espace public « ouvert » ce n'est pas nécessairement la taille – d'ailleurs plusieurs enquêtées précisent qu'elles préfèrent les espaces publics « grands mais pas trop » –

mais plutôt l'idée d'une perspective, d'une vision dégagée. C'est d'ailleurs ce que remarque « Élise » quand elle me parle de la rue Écuyère, qu'elle apprécie.

« Élise : J'adore passer près des bars même si je ne supporte pas la cigarette j'adore passer par là. Tiens d'ailleurs je l'ai pas mentionné [la rue Écuyère].

E : Pourtant c'est pas très ouvert.

Élise : Oui mais c'est vivant ! Ouvert, non, pas forcément ouvert au niveau espace mais au moins la continuité... c'est pas obstrué tu vois ? Je parle pas en terme de largeur mais de vision. » Élise, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen

Comme avec l'opposition « lumineux » et « sombre », ce que les enquêtées recherchent avant tout, c'est de pouvoir voir, balayer facilement l'espace des yeux. De même, les enquêtées plébiscitent un espace public qui soit « calme » mais tout de même « vivant » en opposition à un espace public « bondé » et « bruyant ». Encore une fois sans surprise au vu de la littérature existante, les enquêtées aiment se trouver dans un lieu avec du passage, qui ne soit pas « isolé » ou avec des « recoins », mais sans être trop fréquenté. Cette appréciation rejoint finalement le couple « ouvert » / « fermé » car la sensation de foule est plus facilement ressentie dans un lieu plus étroit que dans un lieu plus large avec une perspective. Cela se retrouve dans le témoignage de « Cécile » à Rouen qui se sent plutôt mal à l'aise dans la rue du Gros Horloge, assez étroite et qui concentre souvent beaucoup de passant·e·s pendant la journée, mais apprécie en revanche énormément la place de la Cathédrale – sur laquelle débouche la rue du Gros Horloge – qui, étant beaucoup plus large, ne concentre pas les flux piétons de la même manière. D'autres points concernent l'esthétique des espaces publics. L'esthétique repoussoir est principalement définie par les termes « sale » et « négligé », c'est-à-dire un lieu qui concentre une apparence dégradée pour des comportements inciviques, liés aux individus – détrit·e·s, excréments etc. –, et une apparence dégradée des bâtiments et du mobilier urbain liée à une négligence, ou une non-réactivité des pouvoirs publics. Ce qui rendrait en revanche un lieu attractif, toujours du point de vue esthétique, serait lié à une réflexion architecturale moderne et/ou à la présence de bâtiments historiques. Cette appréciation varie selon les enquêtées, bien que les constructions mêlant verre et matériaux naturels reviennent régulièrement dans les discours. Les seuls aménagements qui sont clairement cités par les enquêtées sont les bancs et les tables, notamment les tables de pique-nique. Cela fait écho aux caractéristiques humaines et sociales qu'elles évoquent. Concernant les caractéristiques appréciables d'un espace public, elles mettent en avant de nombreux termes très généraux comme « convivial », « diversité », « familial » ou plus spécifiques mais moins souvent évoqué comme « enfants » et « étudiants ». Cependant pour les espaces publics repoussoirs, deux termes se détachent : « groupe d'hommes » et dans une moindre mesure « squat ». Ceux-ci se rejoignent car il s'agit dans les deux cas de pointer du doigt la présence de groupes d'hommes à l'arrêt. Ce qui pose problème finalement aux enquêtées, ce n'est pas nécessairement qu'il y ait des groupes d'hommes à

l'arrêt dans des espaces publics mais plutôt le fait qu'il n'y ait qu'eux à l'arrêt. C'est notamment l'idée que certaines mettent en avant en suggérant la mise en place de plus de bancs ou de tables de pique-nique pour permettre à des personnes différentes de s'installer elles-aussi dans les espaces publics. Les caractéristiques sociales rejoignent donc assez bien celles mises en avant dans les cartes participatives.

Une particularité des habitantes de Portsmouth est d'introduire le terme « inutilisé » – *disused* – dans les caractéristiques désagréables d'un espace public. « Angela » par exemple explique que le fait qu'un lieu soit inutilisé, combiné avec le fait qu'il soit sale notamment, lui provoque un sentiment de malaise.

« A place I don't like. Hum... I think disused like... places where they look like they... they could be used by the many but they're only used by a few. And... and that makes me feel uneasy. Quite big open spaces, big spaces but there's only a handful of people there. And it's dirty and you can see people aren't using it. And it makes you think, why are they not using that space. It makes me question it. So, I think the things, the places I don't like in Portsmouth... namely are those kinds of disused spaces. Well, they may have been something before but now they're not, or that they've never really been anything and no one's done anything with them. It is like no one cares about them. » Angela, femme jeune, Fratton, Portsmouth

Au-delà de cette particularité, ce qui est intéressant dans le discours d'« Angela » c'est également l'introduction du terme *care* dans la dernière phrase de la citation ci-dessous. Cela renvoie finalement au terme « négligé » qui revient dans toutes les villes étudiées. C'est presque comme si « Angela » avait une forme d'empathie avec le type d'espace public qu'elle décrit, comme si voir un lieu inutilisé et négligé lui procurait de la peine.

À Caen et Portsmouth, les enquêtées sont assez unanimes concernant les espaces publics les mieux et les moins bien aménagés. À Caen, les lieux qui ressortent le plus régulièrement sont : la place de la République et la gare comme des lieux désagréables et le Château comme un lieu agréable. Bien que le Château soit cité par de nombreuses enquêtées, la plupart s'accordent à dire que c'est un lieu qu'elles trouvent beau, agréable à traverser, mais qu'elles ne se verraient pas nécessairement s'y installer. Le réaménagement des versants enherbés en zones palières permettant de s'asseoir et avec du mobilier urbain type « bain de soleil » ne semble pas avoir incité les enquêtées à pratiquer le lieu. Cette inclinaison des enquêtées à traverser le Château de Caen et ses espaces verts alentours, sans pour autant s'y arrêter, pourrait être liée à sa réputation de lieu de rencontre de certaines personnes marginalisées, notamment les personnes consommant de la drogue. « Alexandra » notamment évoque cette population.

« Le château c'est cool, j'm'y pose pas spécialement mais j'aime bien l'château. (...) Alors après apparemment, y'a toujours des junkies qui trainent au château, donc entre 20h et 1h du matin j'pense que ça va mais après c'est peut-être un peu...

tu commences à croiser un peu plus de déchets et c'est un peu plus craignos, mais j'm'y suis jamais arrêtée à ces heures, j'ai fait que passer. » Alexandra, femme jeune, Haie Vigné, Caen

La gare de Caen est également un lieu qui revient dans la plupart des entretiens – tout comme sur la carte participative – comme un lieu désagréable à pratiquer. Pour les enquêtées il s'agit ici très clairement d'un problème lié à une surreprésentation de groupes d'hommes qui stagnent dans cet espace public. Malgré tout pour « Olympe », le réaménagement récent de l'entrée de la gare a permis une amélioration de la situation et la concentration de la zone désagréable autour du bar-tabac « la Gitane », évoqué également par « Marie ». Pour « Olympe », l'amélioration tient à une meilleure visibilité, à la piétonnisation de la place et à la mise en place de caméras de surveillance. « Olympe » est d'ailleurs la seule enquêtée à Caen, Rouen et Portsmouth à évoquer la mise en place de caméras de surveillance comme un aménagement souhaitable.

« Olympe : Alors, le lieu que j'apprécie vraiment le moins à Caen c'est au niveau de la Gitane [bar-tabac] à la gare. Parce qu'il y a toujours des jeunes dehors qui te regardent de travers et... enfin voilà, on peut même se faire siffler donc... C'est vraiment l'endroit que je supporte le moins et du coup, maintenant qu'ils ont mis des... des grands trottoirs le long des... le long du tram, je fais le détour en fait. Que ce soit jour ou nuit je fais le détour. Parce que j'ai pas envie d'être importunée.

E : C'est vraiment centré sur la Gitane.

Olympe : Ouais

E : Alors qu'avant c'était peut-être plus l'ensemble de la gare ?

Olympe : Oui, avant ouais. Mais maintenant qu'ils ont refait des travaux pour ça... c'est mieux, franchement c'est mieux. C'est beaucoup moins... moins glauque.

E : Parce que... ça tient à quoi à ton avis que ce soit moins glauque ?

Olympe : C'est un peu plus piéton, y'a plus de visibilité j'trouve aussi. Mais après c'est peut-être moi hein, c'est peut-être... puis c'est, c'est un peu moins squatté aussi. J'parle pas des SDF en général parce que malheureusement ils ont nulle part où aller mais euh... y'a moins entre guillemets d'alcooliques aussi et... ouais. Puis je pense que c'est plus surveillé aussi. Et puis y'a des caméras. » Olympe, femme d'âge moyen, La Grâce de Dieu, Caen

Enfin, la place de la République est un espace public du centre-ville de Caen qui a été rénovée récemment également. Elle était séparée auparavant entre une zone de parking et une zone de place publique avec de la pelouse, une fontaine, un manège et une zone d'amphithéâtre.

Historiquement, la place de la République était un lieu où se concentraient les personnes marginalisées, un peu comme dans le cas du Square Verdrel à Rouen, elle a été remaniée pour éviter les recoins, les buissons, les cachettes potentielles et augmenter la visibilité des passants. À l'automne 2018¹⁴¹, de grands travaux de réaménagement commencent sur l'espace correspondant à la place publique d'un côté, et sur la zone de parking de l'autre qui doit accueillir une « halle gourmande », c'est-à-dire un nouveau centre commercial. De grands débats font suite à cette décision de la municipalité, notamment concernant l'abattage de 45 tilleuls sur la zone de parking¹⁴². La place de la République est finalement inaugurée fin novembre 2019 et dévoile un espace public mis à niveau et pavé avec une nette réduction de l'espace dédié à la nature (photographie 19). En effet, même si depuis l'inauguration des parterres ont été aménagés et qu'un jardin éphémère y est installé en été (voir photographie 20), les espaces verts qui étaient auparavant des pelouses accessibles à toutes et à tous sont aujourd'hui clos.

Photographie 19 : La place de la République juste après son réaménagement



Photographie : E.L.B., janvier 2020

¹⁴¹ « Projet République | Caen.fr »

¹⁴² « À Caen, les 45 tilleuls de la place de la République n'auraient pas dû être abattus : la justice a définitivement tranché », France 3 Normandie, 19/01/2022, Christophe Meunier.

Photographie 20 : La place de la République pendant l'implantation d'un jardin éphémère



Photographie : E.L.B., juin 2022

Là où le rejet de la place de la République est intéressant chez les enquêtées de Caen – neuf enquêtées sur quatorze la citent comme un espace public repoussoir – c'est qu'il s'agit du seul espace public repoussoir qui implique plus de critères liés à l'aménagement qu'à la fréquentation dans les discours. « Élise » a la réaction la plus forte, elle m'explique que depuis le réaménagement de la place, elle en est venue à l'éviter. Le rejet qu'elle a de cette place est également lié au mouvement de protection contre l'abattage des tilleuls de l'ancienne zone de parking.

« En plus elle est froide, voilà, vraiment... d'habitude avec Jean-Luc on traversait. Bah hier, on a contourné la place de la République. On ne l'investit pas du tout. Et puis si ils nous font une tour, alors là... de l'autre côté une halle gourmande alors c'est même pas la peine c'est les tilleuls protégés, j'ai signé la pétition, je fais partie du mouvement [rigole]. Ah non non c'est honteux. Moi quand je suis arrivée à Caen je trouvais c'était super, un peu de vert et tout mais là... tu vois pas, il suffit qu'il y ait un petit peu de pluie, c'est vrai qu'il pleut jamais [humour], et un peu de froid, les petites mémés qui sortent du monop' elles se cassent la figure ! » Élise, femme d'âge moyen, Beaulieu, Caen

Les deux éléments qui reviennent le plus régulièrement dans le discours des enquêtées sont la diminution drastique des espaces verts, le pavage et le remplacement de la fontaine par des jets d'eau destinés aux enfants, intégrés à la dalle principale. Au-delà de cela, certaines enquêtées comme « Louise », « Marie » ou « Olympe » se préoccupent de ce qui est advenu des groupes de personnes marginalisées qui pratiquaient quotidiennement cette place publique. La présence de ces populations ne semblait pas gêner la majorité des enquêtées qui évoquent la

place de la République, car il s'agissait finalement d'un lieu où il y avait une diversité d'usagers avec la coexistence de familles, d'étudiants, de personnes âgées et de personnes marginalisées. Au-delà de la question de l'intégration des personnes marginalisées, de manière générale, « Mariama » à Rouen et « Abigaïl » et « Marie » à Caen attachent de l'importance à l'intégration de populations qu'elles estiment « oubliées » de l'aménagement des espaces publics comme les personnes en situation de handicap ou les enfants.

« (...) j'dirais que rien ne sert d'avoir... des choses flambant neuves, mais par contre j'aime bien quand un endroit... j'aime bien me dire que quand je suis dans un endroit, n'importe qui peut y accéder donc je trouverais bien sympa, pour les personnes qui ne peuvent pas accéder à tous les endroits, d'aménager les choses pour eux, c'est-à-dire, peut-être essayer de faire des lignes, des lignes lumineuses pour les personnes malvoyantes, aménager les trottoirs pour les personnes à mobilité réduite, tu vois euh... ça pour moi ça contribuerait à un espace urbanisé sympa. J'aimerais bien ne pas me poser la question de, est ce que le mec à côté de moi, qui a une jambe de bois ou qui est dans un fauteuil peut accéder à tel endroit tu vois. Ça me... ça m'enlèverais un poids. » Marie, femme jeune, Beaulieu, Caen

Cette volonté d'inclusivité dans l'aménagement urbain ne ressort pas chez les enquêtées de Portsmouth et ne semble pas être influencé par l'âge ou le quartier d'habitation car les enquêtées citées précédemment ont des profils diversifiés. En revanche, « Judith », « Louise » et « Marie » déplorent la concentration – pour « Judith » dans le quartier historique de Old Portsmouth et pour « Louise » et « Marie » au niveau de la place Saint-Sauveur – de commerces qu'elles identifient comme au-dessus de leurs moyens, ce qui les amène à éviter ces espaces.

À Portsmouth de manière générale, la présence ou l'absence d'espaces commerciaux et la qualité de ceux-ci est un critère récurrent dans l'appréciation ou le rejet d'un espace public, ce qui ne ressort pas dans les entretiens à Caen et à Rouen. En effet, à Portsmouth, les lieux qui sont le plus souvent cités sont Commercial road comme un espace public répulsif et Gunwharf Quays comme un espace public attractif. Ces deux espaces publics sont souvent mis en opposition dans le discours des enquêtées. Ce qui dérange le plus les enquêtées de Portsmouth concernant le centre-ville, et notamment la rue principale, c'est la désertification des commerces d'une part et l'absence de diversité dans ceux encore implantés d'autre part, plutôt axés sur la téléphonie, les fast-foods, les franchises internationales de prêt-à-porter et les casinos.

Photographie 21 : Commercial Road, Portsmouth



Photographie : E.L.B., juillet 2019

« Angela » notamment déplore la présence des casinos dans la rue principale du centre-ville de Portsmouth. Elle compare d'ailleurs Commercial road à un « tunnel¹⁴³ », une des figures d'aménagement les plus répulsives pour les enquêtées, pour exprimer le malaise qu'elle y ressent. Bien que la grande majorité des enquêtées critique cette rue, c'est la seule qui a pensé à la manière dont elle souhaiterait que celle-ci soit développée. « Angela » aimerait voir plus de bâtiments publics s'y installer, un théâtre, un cinéma, une salle de sport ou encore un espace de *coworking*. Finalement ce qu'elle décrit, ce sont des bâtiments qui brassent une population variée, qui pourrait être qualifiée de « familiale » par les enquêtées, et qui permettrait d'entretenir des flux de personnes en journée mais également en soirée. Ces bâtiments couplés à des cafés et restaurants – plutôt indépendants comme dans le centre de Southsea – pourraient encourager la fixation de personnes tout au long de la journée et pas seulement aux horaires d'ouverture des magasins actuels.

« Yeah, I think there needs to be more, more of like a meeting place, outside as well as inside. (...) Or having a place like a, like a, like a cinema or an art venue or... I know we've got the theatre in Guildhall Hall but again they're a bit further away. It's almost like I may be having some of that on the high street and then in and around the high street. You know some... some bigger brighter venues. And you know it's quite tunnel like you know, a parade of shops and lots of them are closed and if they're open then they're like a casino. I hate having casinos on the high street. I think it's really... awful actually and... so big shops have closed and then

¹⁴³ Traduction personnelle.

in their place there's a massive casino on the high street. (...) And... so I think a place where people can go and... and use the space more flexibly. Maybe office space, having people, force... force people there for work you know like having, having an office space where people come and go and then... they will then use the spaces around it and demand you know... nice places to eat. (...) And it's not just for one thing, you don't just go there to shop, actually you might go there to use the library, or you might go and use the cinema, and after that you might... or you might go to the gym. » Angela, femme jeune, Fratton, Portsmouth

L'impression de « tunnel » qu'évoque « Angela » peut également être due au fait que les bâtiments à Commercial road sont plus hauts que dans la plupart du reste de la ville et qu'il y a peu de rues adjacentes, de « points de fuite ». La hauteur des bâtiments est un facteur répulsif qu'évoquent également « Claire » et « Marie » à Caen, « Ariane », « Agatha », « Mary » et « Judith » à Portsmouth et « Daphné » et « Juliette » à Rouen. Là encore, l'âge et la classe sociale ne semblent pas avoir d'influence sur ce sentiment car les profils des enquêtées qui l'évoquent clairement sont très diversifiés.

Gunwharf Quays, le centre commercial *outlet* de Portsmouth est également construit avec des immeubles hauts, bien plus hauts que ceux de Commercial road d'ailleurs, mais malgré tout, il est cité par la moitié des enquêtées de Portsmouth comme un modèle d'aménagement. Pourtant, comme pour Commercial road, les enquêtées ne commentent pas la structure de cet espace à proprement parler mais plutôt ses fonctions commerciales. En effet, il n'y a pas d'espace commercial vide à Gunwharf Quays, et il y a une plus grande diversité dans les types de commerces avec des magasins de vêtements dans une gamme de standing plus large qu'à Commercial road, mais aussi des cafés, des bars et des restaurants ainsi que la Spinnaker Tower qui est devenue un des emblèmes de la ville. C'est un espace public qui reste vivant dans une plage horaire plus large que la rue commerciale principale de Portsmouth. Par ailleurs, le centre commercial est construit à proximité directe de la mer, ce qui rejoint les autres espaces publics attractifs récurrents chez les enquêtées : les espaces naturels et surtout les espaces intégrant de l'eau.

Photographie 22 : Place centrale du centre commercial Gunwharf Quays



Photographie : E.L.B., juin 2019

Toutes les enquêtées de la ville de Portsmouth évoquent les espaces naturels, et notamment le front de mer et les parcs du sud de la ville, comme des espaces particulièrement attractifs – 11 femmes sur 14 à Caen et seulement la moitié à Rouen. Malgré tout, dans leur description de ces espaces, les habitantes de Portsmouth mettent moins en avant le caractère végétalisé de ces espaces que le fait qu’il s’agisse de lieux « aérés » avec une perspective large. Pour ces espaces comme pour Gunwharf Quays et Commercial road, les espaces publics mis en avant comme bien aménagés ou mal aménagés à Portsmouth correspondent tout à fait aux résultats de la carte participative, là où à Caen et Rouen cela est moins net, notamment en ce qui concerne la place de la République à Caen. À Caen et en particulier à Rouen, les enquêtées mettent beaucoup plus en avant l’importance de la végétalisation des espaces publics. Cela fait sens car là où Portsmouth dispose de larges espaces naturels, car inconstructibles, et Caen de grands espaces verts au sein de la ville comme le Château, la Prairie, le Jardin des Plantes et – plus excentré – la Colline aux Oiseaux, Rouen est beaucoup moins végétalisé. Les enquêtées de Rouen recherchent ainsi plus l’introduction de la nature dans les espaces publics construits.

Bien que le facteur social lié au quartier d’habitation ainsi que l’âge des enquêtées ne ressorte pas comme un facteur discriminant en ce qui concerne la vision d’un aménagement répulsif ou attractif dans les entretiens, la ville d’habitation et la structure des espaces publics pratiqués au quotidien semble en revanche jouer un rôle important. En effet, l’absence de diversité commerciale à Portsmouth et la grande place des espaces naturels – et surtout de l’eau – en bordure de l’île semble influencer les enquêtées, de même que le manque d’espaces naturels au cœur de la ville de Rouen semble orienter les enquêtées vers une vision de l’aménagement portée sur l’importance du végétal.

3. Les marches comparatives, intégrer la vision des usagères sur leurs espaces quotidiens

Après avoir dressé un portrait général de ce que recherchent les enquêtées dans l'aménagement des espaces publics de leur ville, nous allons resserrer notre attention sur l'échelle du quartier par l'analyse des marches exploratoires comparatives menées à Caen et Rouen, dans trois quartiers marqués par la surreprésentation d'une population de classe « populaire », de classe « moyenne » ou de classe « supérieure ». Pour rappel, les marches comparatives ont pour principe de faire deux trajets avec le même groupe de femmes : un dans leur quartier d'habitation et un dans le centre-ville, qui est le même pour chaque groupe. Cette méthode permet, d'une part, d'avoir avec le trajet commun en centre-ville un espace de comparaison des pratiques en fonction de la classe sociale de chaque groupe et, d'autre part, avec le trajet dans les quartiers, de comparer entre les groupes le degré d'appropriation de leurs espaces de vie. Dans toutes les marches, en dehors de cette question transversale de la comparaison entre groupes de femmes de différents quartiers, les sujets qui ont été abordés sont :

- **La mixité** : c'est-à-dire, est-ce que les participantes ont une bonne représentation des passants et des passantes ? Dans quels cas remarquent-elles une non-mixité ?
- **L'aménagement des espaces publics** : trouvent-elles l'espace correctement aménagé ? Si non, arrivent-elles à comprendre ce qui les dérange, et ont-elles des propositions pour tenter d'améliorer les choses ?
- **Leur ressenti** : quel est le ressenti des enquêtées dans les espaces observés ? S'y sentent-elles à l'aise ou non ? Ce ressenti est-il unanime dans le groupe ? Est-ce que les enquêtées considèrent que modifier l'aménagement de l'espace public observé permettrait de modifier leur ressenti ?

Ces questions ont été développées et débattues lors des bilans des marches. Les marches des deux villes seront d'abord analysées séparément pour développer les différences de représentations et de propositions dans chacune des marches en centre-ville, et les différents degrés d'appropriation de leur quartier. Ensuite, les résultats obtenus dans les deux villes seront également comparés. Les compositions en termes de nombre de participantes et d'âge des participantes varient selon les groupes de marches (voir tableau 13), cela sera pris en compte lors de l'analyse.

Tableau 13 : Récapitulatif de la constitution des six groupes de marches comparatives

| Ville | Quartier | Âge |
|-------|----------------|-----|
| Caen | Grâce de Dieu | 42 |
| | | 34 |
| | | 29 |
| | Haie Vigné | 57 |
| | | 62 |
| | | 25 |
| | | 24 |
| | Beaulieu | 25 |
| | | 56 |
| 71 | | |
| Rouen | Petit-Quevilly | 43 |
| | | 57 |
| | | 48 |
| | Saint-Sever | 36 |
| | | 35 |
| | | 40 |
| | | 74 |
| | | 74 |
| | | 24 |
| | Gare/Jouvenet | 29 |
| | | 40 |
| | | 67 |

Réalisation : E.L.B., 2022

3.1. Les marches comparatives caennaises

À Caen, les groupes de marcheuses ont pu être assez équilibrés du point de vue des âges de celles-ci (voir tableau 13 ci-avant). Dans un premier temps d'un point de vue général, la comparaison des marches du centre-ville et de quartier à Caen permet de mettre en lumière des différences importantes entre les groupes dans leur façon d'appréhender la ville. Les marcheuses de la Haie Vigné (voir figures 68 et 71 ci-après) – quartier de classe « moyenne » – ont une vision précise de leur quartier et du quartier du centre-ville. En effet, dans le bilan des deux marches, elles dessinent non seulement les commerces, mais également le mobilier urbain, l'éclairage, la présence d'arbres. Elles représentent également les usager·e·s en train d'utiliser l'espace comme pour la promenade Napoléon 1^{er} dans leur quartier, où elles détaillent la présence de personnes à vélo, avec leur animal de compagnie, de personnes qui discutent, d'enfants et de personnes âgées. Les deux jeunes femmes du groupe ont également proposé de faire une légende qui figure sur le bilan du centre-ville pour détailler leurs figurés. Elles détaillent leur ressenti de manière différenciée entre le jour et la nuit, mais également, pour la rue Écuyère et la rue Caponnière, entre les deux femmes d'âge moyen et les deux femmes plus jeunes. La différence de ressenti d'un espace public selon la classe d'âge est donc marquée pour le groupe de marcheuses de la Haie Vigné.

En ce qui concerne les marcheuses de la Grâce de Dieu (voir figures 70 et 73 ci-après) – quartier de classe « populaire » – il existe une différence notable entre la façon dont elles se représentent le centre-ville et la façon dont elles se représentent leur quartier. En ce qui concerne le centre-ville, elles ont une vision qui est parfois datée, voire erronée. Par exemple, sur leur

représentation graphique de la place Saint-Sauveur, elles placent une librairie à côté de l'Église du Vieux Saint-Sauveur, ainsi qu'une autre librairie et un primeur au sud de la place, là où ces commerces se trouvent en fait plus loin dans la rue Saint-Sauveur. Elles représentent également certains magasins qui n'existaient plus au moment de la marche au niveau du Boulevard Maréchal Leclerc comme « Bruneau Gravure » et placent l'amphithéâtre qu'il y avait place de la République au mauvais endroit¹⁴⁴. Les marcheuses de la Grâce de Dieu ne placent que peu d'éléments de mobilier urbain dans le centre-ville comme les bancs qu'elles trouvent appropriés par des SDF place de la République, les blocs anti-attentat à l'entrée de la rue Écuyère et les statues place Saint-Sauveur. Ce ne sont que des éléments qui les ont marqués particulièrement. En revanche, les marcheuses de la Grâce de Dieu ont une représentation détaillée de leur quartier. Elles y développent beaucoup plus d'éléments liés au mobilier urbain, à la structure de l'espace, mais également à certains usages. En effet, elles identifient que la place du Commerce, mais également l'espace de jeux pour enfants rue Alexandre, sont appropriés par des personnes qu'elles identifient comme des migrants. Elles développent également les lieux de passage entre les différents lieux d'arrêt de la marche.

Enfin, les marcheuses de Beaulieu (voir figures 69 et 72 ci-après) – quartier de classe « supérieure » – ont, comme les marcheuses de la Haie Vigné, une représentation détaillée du centre-ville. Elles sont capables d'inscrire précisément les commerces et divers éléments de mobilier urbain – peut-être de manière un peu moins précise que les marcheuses de la Haie Vigné en ce qui concerne le mobilier urbain – ainsi que d'inscrire sur la carte des éléments relatifs à la population qui pratique ou traverse les différents lieux observés. Cependant, bien que les marcheuses aient inscrit des éléments sur la carte de la marche de Beaulieu, il a été difficile de trouver des lieux d'arrêt pour cette marche car les participantes ne s'approprient pas beaucoup leur quartier. En effet, la rue de Secqueville est particulièrement détaillée car une des participantes est membre du jardin partagé et habite la rue, et deux d'entre elles avaient connaissance des activités de la place Saint-Paul – marché, fête de quartier – car elles habitent le quartier depuis longtemps, mais ce ne sont pas des espaces publics qu'elles s'approprient, ni qu'elles pratiquent régulièrement. D'ailleurs, deux des trois marcheuses ne s'étaient jamais rendues dans le parc Saint-Paul. Elles indiquent bien le profil d'usages de certains des lieux mais, mis à part pour le terrain à proximité de la rue de Secqueville, il s'agit plutôt de suppositions de leur part ou bien de constatations faites au cours de la marche, mais non basées sur un vécu régulier. Malgré tout, la question de la circulation rue d'Authie est soulevée car c'est une rue qu'elles pratiquent toutes pour se rendre au centre-ville de Caen. Les marcheuses de Beaulieu, contrairement aux marcheuses de la Grâce de Dieu, ont réussi à développer la carte du bilan à partir d'observations qu'elles ont faites pendant la marche, leur méconnaissance des

¹⁴⁴ Les marches de la Grâce de Dieu ayant été faites lors de mon Master 2 en 2018, les travaux de réaménagement de la place de la République n'avaient pas été commencés et ceux du Boulevard Maréchal Leclerc étaient en cours, là où pour les deux autres marches, ces deux espaces publics avaient déjà été réaménagés.

lieux est donc moins visible à la lecture de la carte que celle des marcheuses de la Grâce de Dieu en ce qui concerne le centre-ville.

Si l'on compare maintenant espace par espace les trois cartes bilan des marches en centre-ville, plusieurs éléments peuvent être d'intérêt. Au niveau du Boulevard Maréchal Leclerc, bien que le réaménagement ait eu lieu pour les groupes de Beaulieu et de la Haie Vigné, les groupes de la Grâce de Dieu et de la Haie Vigné notent une différence entre la partie nord et la partie sud de la rue. Le groupe de la Grâce de Dieu identifie que la population du nord de la rue, à proximité des enseignes de restauration rapide, est plus « pauvre » – elles inscrivent la présence de personnes marginalisées – et la partie sud, à proximité du grand magasin « les Galeries Lafayette » est plus « riche ». Elles indiquent alors avoir un ressenti « plutôt désagréable » au nord, et « plutôt agréable » au sud. Les marcheuses de la Haie Vigné ne notent pas de différence liée au statut social mais plutôt liée à la mixité. Elles indiquent que le nord du boulevard Maréchal Leclerc est plutôt mixte et le sud plutôt en surreprésentation féminine de jour. Elles remarquent, comme les marcheuses de la Grâce de Dieu, que cela peut être lié aux commerces. Les marcheuses de la Haie Vigné ajoutent que, de nuit, le boulevard est en général plutôt marqué par une surreprésentation masculine. Celles-ci ne font pas de différence dans leur ressenti entre le nord et le sud du Boulevard, mais entre le jour et la nuit. Elles sont d'accord pour dire que c'est un lieu agréable de jour, et un lieu qu'elles trouvent plutôt « neutre » de nuit. C'est également un espace public dont elles trouvent le réaménagement réussi, d'ailleurs, elles n'ont pas d'amélioration à proposer concernant ce lieu. C'est un espace public dans lequel elles ne se sentiraient pas nécessairement mal à l'aise en tant que passantes, mais ce n'est pas un lieu dans lequel elles aimeraient rester. Les marcheuses de Beaulieu ne font pas de différence sur ce lieu qu'elles identifient comme mixte et qu'elles trouvent agréable. Malgré cela, elles trouvent que l'aménagement reste à améliorer, notamment concernant les espaces verts, encore trop peu présents selon elles. Du point de vue de la mixité observée, les marcheuses de la Haie Vigné sont les seules à avoir identifié la surreprésentation de femmes en journée. En effet, selon les comptages que j'ai menés, bien qu'en moyenne, en journée, sur l'ensemble du boulevard Maréchal Leclerc, il y ait une égalité de genre dans les personnes à l'arrêt, le flux est constitué à plus de 60% de femmes. De nuit, bien que le flux soit quasiment parfaitement mixte en moyenne, les personnes à l'arrêt sont à plus de 60% des hommes, en groupe.

La place de la République est perçue comme mixte par les marcheuses de la Haie Vigné et de Beaulieu – donc après le réaménagement – là où les marcheuses de la Grâce de Dieu faisaient avant le réaménagement une différence entre le jour, plutôt mixte, et la nuit, une surreprésentation d'hommes due aux groupes de personnes marginalisées, plutôt masculins. Ces groupes ne sont plus constatés par les marcheuses des deux autres quartiers, après réaménagement. Il y a donc, selon les marcheuses, une mise à l'écart des populations les plus défavorisées de cette place depuis son inauguration. Les marcheuses de la Grâce de Dieu, bien qu'exprimant qu'elles n'étaient pas dérangées par la présence des personnes marginalisées, font

la différence dans leur ressenti entre l'ouest de la place, approprié par ces populations, plutôt désagréable, et l'est de la place, agréable. Encore une fois, les marcheuses de la Haie Vigné font la différence dans leur ressenti entre la nuit où elles trouvent le lieu plutôt désagréable parce que trop « désert » et le jour où elles le trouvent agréable. Les marcheuses de Beaulieu considèrent ce lieu comme « neutre » car elles le trouvent inintéressant depuis le réaménagement. Elles trouvent d'ailleurs qu'il a été mal aménagé et qu'il aurait fallu conserver des espaces verts directement accessibles comme c'était le cas auparavant. C'est également le reproche que font les marcheuses de la Haie Vigné, même si celles-ci indiquent seulement que l'aménagement est à améliorer. Elles déplorent le fait que les plantes qui y sont installées de manière centrale pour la période estivale ne soient que temporaires et aimeraient des tables pour pouvoir réellement s'installer sur la place. Elles proposent également l'installation d'une boîte à livres et d'un jardin pédagogique pour les enfants car elles trouvent les jeux insuffisants, ou encore d'un parcours santé. Les enquêtées de la Grâce de Dieu trouvaient la place de la République plutôt bien aménagée avant sa transformation, mis à part le fait que la fontaine était hors d'usage, et qu'elles auraient souhaité plus d'éclairage et plus de bancs en dehors de la zone appropriée par les personnes marginalisées.

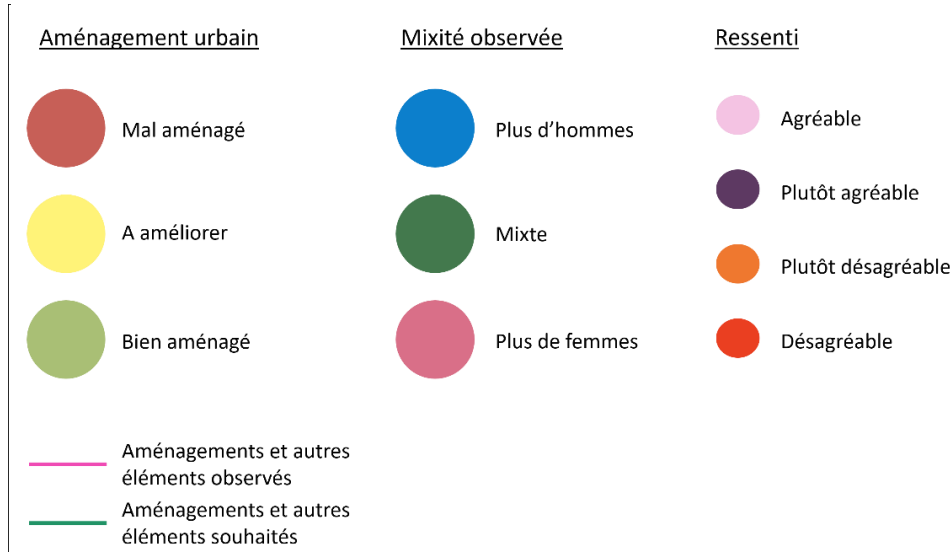
La rue Écuyère – la rue festive, qui concentre le plus de bars dans le centre-ville de Caen – est un peu différente des autres lieux observés lors de la marche car, étant très étroite et occupée par les terrasses de bars, il n'y a que très peu de possibilités d'aménagement. Les marcheuses de la Grâce de Dieu considèrent d'ailleurs, bien qu'elles trouvent cette rue mal aménagée et qu'elles s'y sentent plutôt mal à l'aise de jour, et encore plus de nuit, qu'il n'y a pas de possibilité d'amélioration. En effet, ce qui les dérange le plus, c'est le passage de camions et de voitures le matin pour livrer les bars, et les regards d'une population qu'elles identifient comme plutôt masculine en terrasse des bars, bien que mixte de passage. Les marcheuses de Beaulieu se sentent également mal à l'aise vis-à-vis des regards des hommes en terrasse en soirée et la nuit quand elles traversent cette rue, et trouvent également la rue mal aménagée. En revanche, ces dernières la trouvent agréable à traverser pendant la journée, et en particulier le matin car elles la trouvent calme mais vivante, avec les « bruits du quartier », c'est-à-dire les commerçants qui ouvrent et se mettent au travail, les personnes qui passent. Même si elles se disent gênées par les regards des hommes, elles identifient cette rue – comme tous les espaces publics observés lors de la marche – comme mixte au niveau de sa fréquentation. Les marcheuses de la Haie Vigné observent une différence de mixité entre la nuit à la fermeture des bars avec une surreprésentation d'hommes et le reste du temps où elles trouvent cette rue mixte dans sa fréquentation. La moyenne des comptages montre pourtant que de jour et en soirée, à l'arrêt et de passage, la fréquentation de la rue Écuyère est plutôt mixte. En plus de faire une différence entre le jour et la nuit dans le ressenti, les marcheuses de la Haie Vigné font également une différence entre les deux femmes d'âge moyen qui se sentent mal à l'aise dans cette rue de jour ou de nuit, et les deux jeunes femmes qui s'y sentent plutôt à l'aise en journée

et légèrement mal à l'aise de nuit, notamment à cause de la surreprésentation d'hommes alcoolisés. Elles remarquent également que les femmes qui traversent cette rue de nuit sont souvent accompagnées. Les groupes de la Haie Vigné et de Beaulieu proposent d'ajouter des éclairages de nuit dans cette rue. Les marcheuses de Beaulieu continuent dans leur volonté de végétaliser la ville en proposant des fleurs sur les lampadaires et dans le haut de la rue. Les marcheuses de la Haie Vigné, qui constatent que de plus en plus de cyclistes utilisent cette rue, proposent qu'une voie leur soit dédiée pour éviter les accidents, ce qui paraît difficile compte tenu de l'espace disponible. Elles proposent également d'installer des toilettes publiques ou des urinoirs pour éviter que les ruelles attenantes soient utilisées comme tel.

La place Saint-Sauveur est perçue comme un espace public agréable et mixte par les trois groupes de marche. Effectivement, les comptages confirment dans ce cas que la place Saint-Sauveur est mixte du point de vue du genre, en journée et en soirée, pour le flux comme pour les personnes à l'arrêt. Cependant, les enquêtées sont d'accord pour dire que la place est à améliorer, voire tend vers un espace mal aménagé selon les marcheuses de la Haie Vigné et de Beaulieu. Bien qu'elles apprécient ce lieu, elles le trouvent sous-exploité en dehors des divers événements au cours de l'année – marché de Noël, salon du livre, novembre gourmand, jardin éphémère – et du marché chaque vendredi. Les marcheuses proposent notamment l'installation de bancs et de tables de pique-nique à l'année, car de nombreux usagers s'installent sur les marches qui entourent la place pour profiter du soleil ou déjeuner. Elles proposent également dans cette optique que des poubelles soient installées car il n'y en a pour l'instant aucune sur la place. Les marcheuses de Beaulieu proposent l'installation d'une fontaine avec une sculpture centrale à la place des sculptures déjà présentes sur la place, considérées comme laides par les marcheuses des trois groupes.

Sur l'ensemble du trajet de marche du centre-ville de Caen, le groupe de la Haie Vigné est celui qui offre les observations les plus détaillées, mais également les plus justes du point de vue de la mixité. Les marcheuses de Beaulieu semblent moins pratiquer et apprécier le centre-ville, elles trouvent la plupart des lieux observés mal aménagés, bien qu'elles ne s'y sentent pas mal à l'aise en général. Leurs revendications sont principalement axées sur l'intégration de plus de nature dans l'aménagement du centre-ville. Les marcheuses de la Grâce de Dieu, quant à elles, se sentent plutôt moins à l'aise que les autres groupes dans le centre-ville, qu'elles ne connaissent finalement pas très bien. Elles ne proposent d'ailleurs que très peu de solutions de réaménagement dans les espaces qu'elles trouvent mal aménagés ou à améliorer alors qu'elles ont des propositions en ce qui concerne leur quartier. Ce groupe est également plus axé sur la thématique sécuritaire, c'est le seul qui propose des caméras de surveillance – Boulevard Maréchal Leclerc et à plusieurs endroits dans leur quartier – même si cette proposition a suscité du débat lors du bilan des marches.

Figure 63 : Légende du bilan des marches exploratoires



Réalisation : E.L.B., 2022

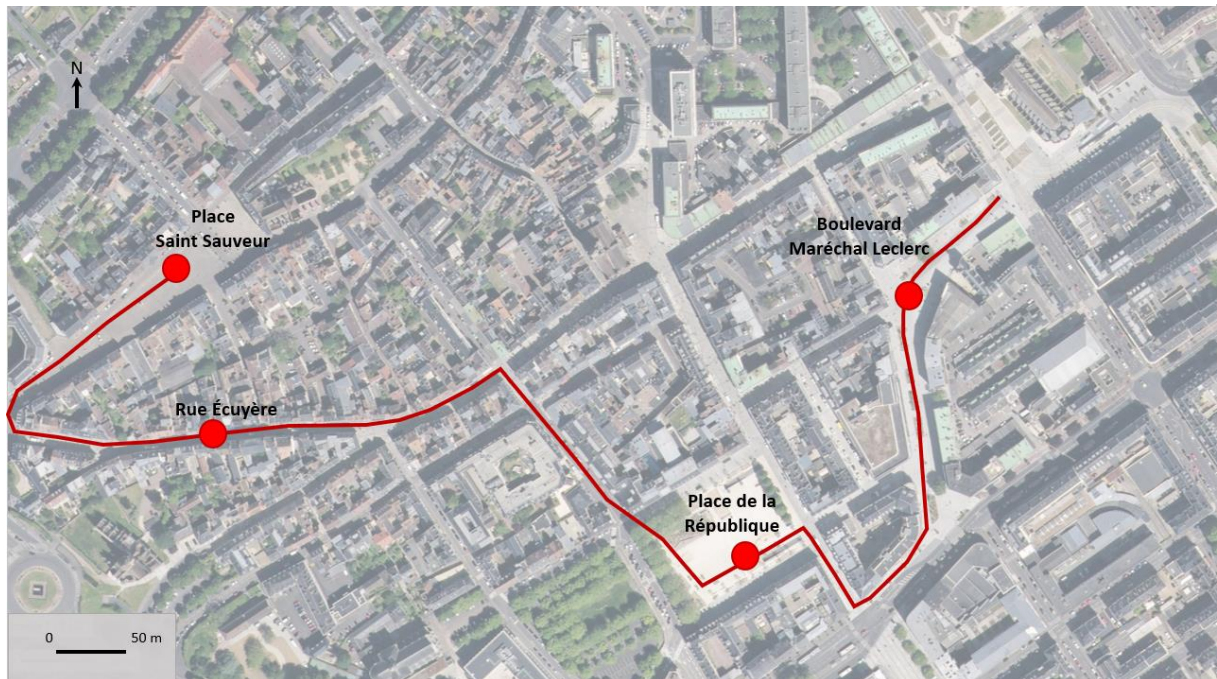
Figure 62 : Situation des marches comparatives de Caen



Source : geoportail

Réalisation : E.L.B., 2022

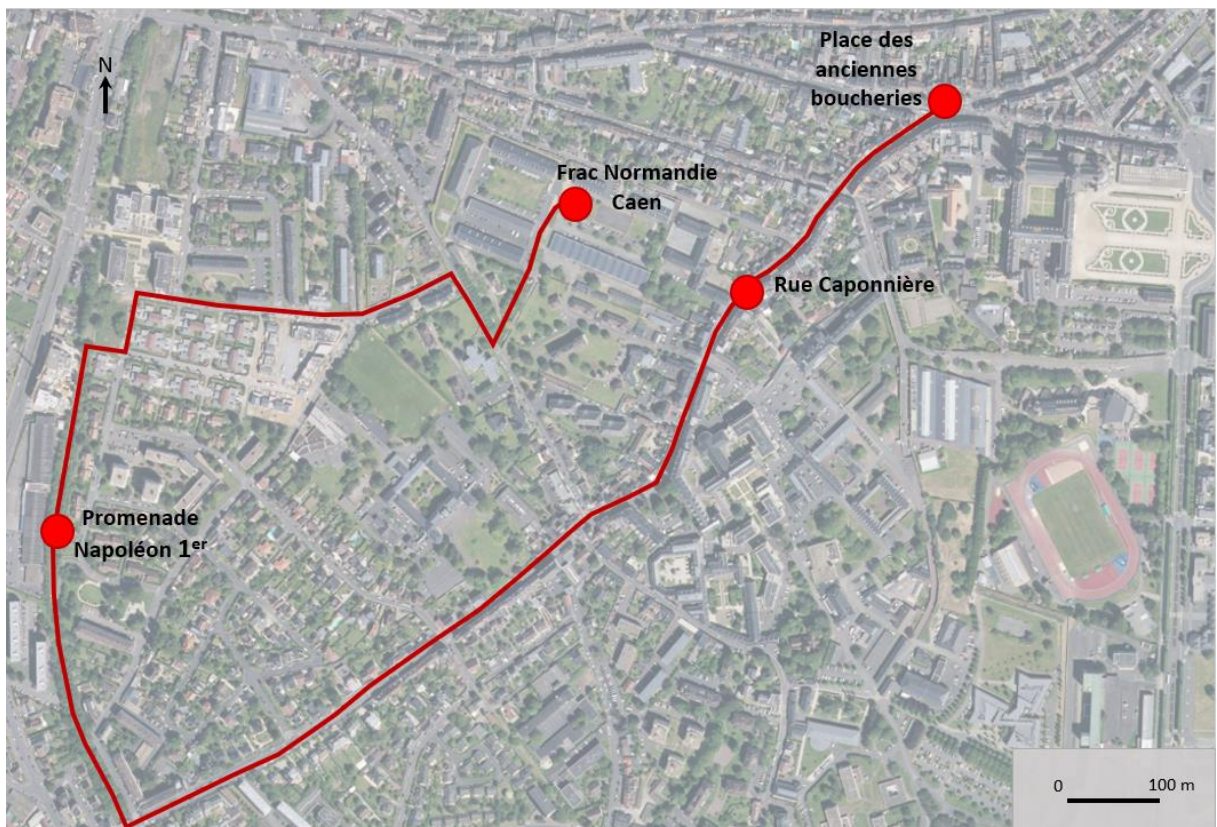
Figure 65 : Tracé de la marche comparative commune du centre-ville de Caen



Source : géoportail

Réalisation : E.L.B., 2022

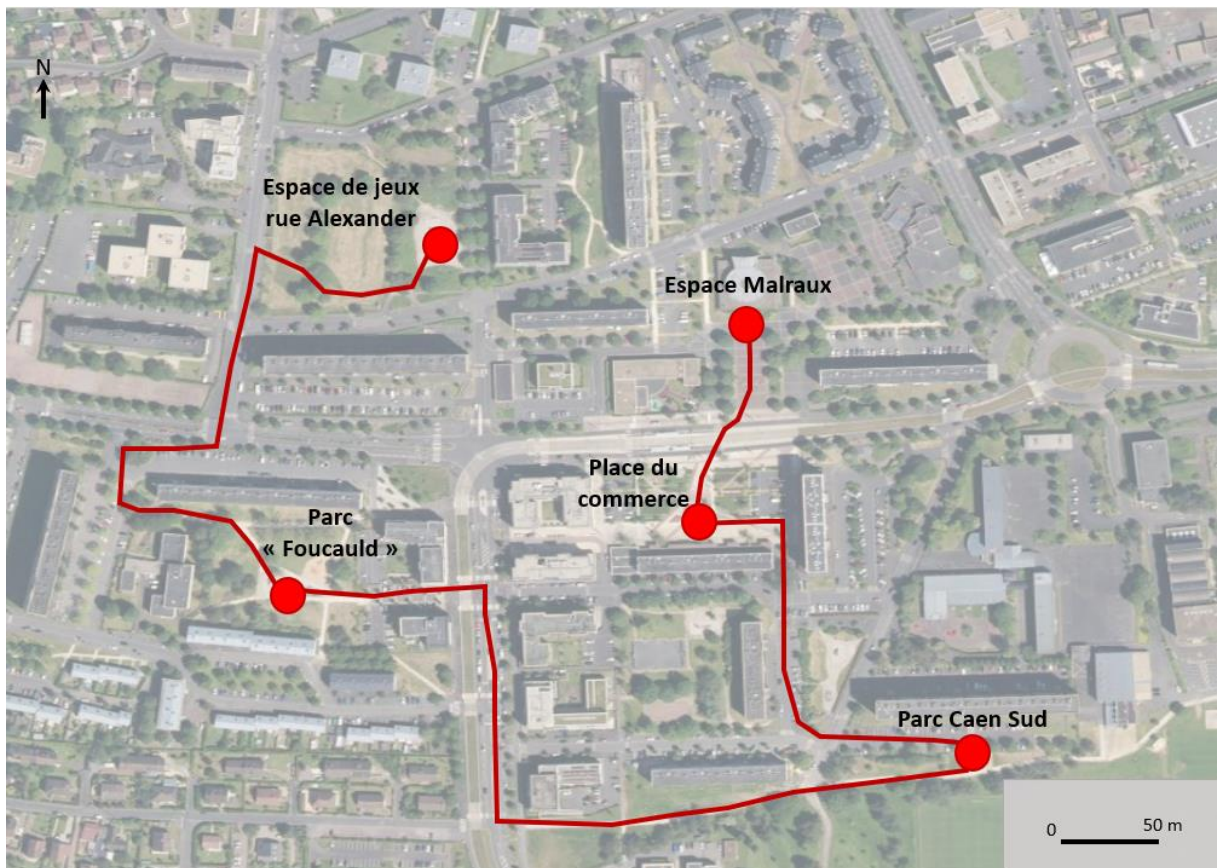
Figure 64 : Tracé de la marche comparative du quartier de la Haie Vigné



Source : géoportail

Réalisation : E.L.B., 2022

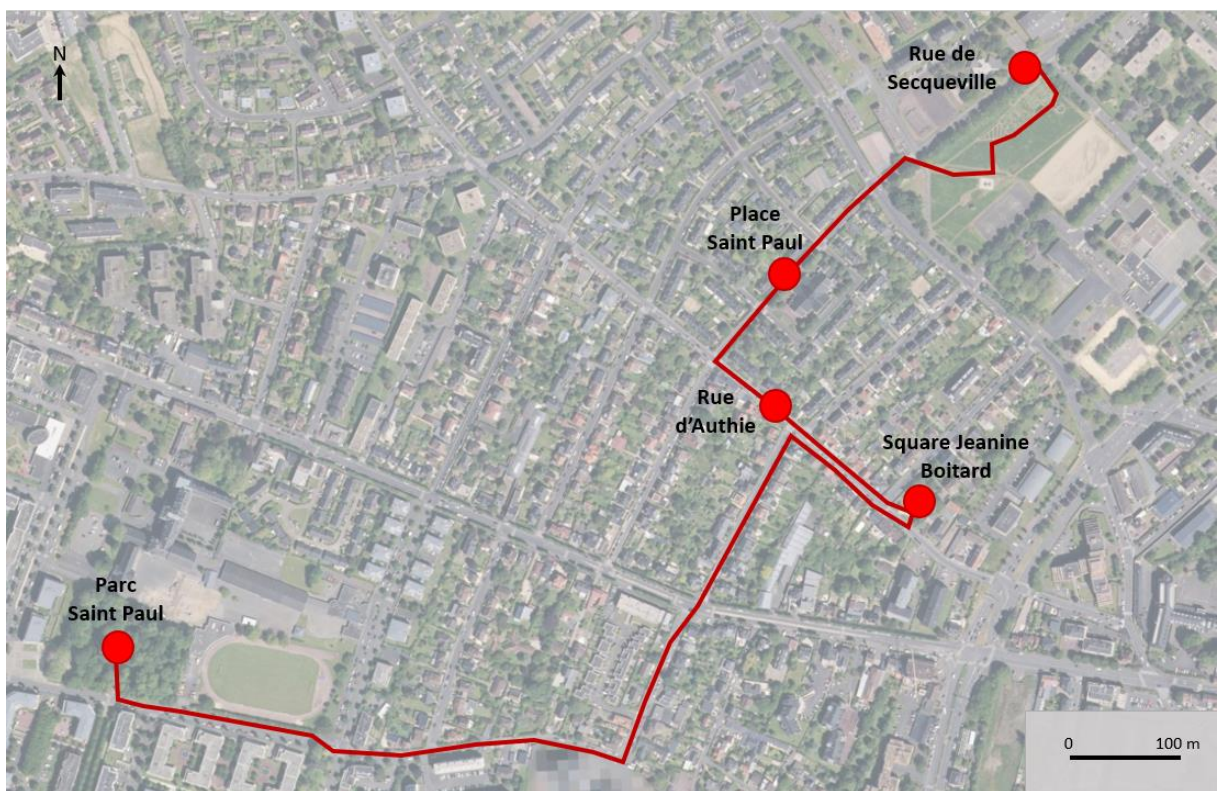
Figure 66 : Tracé de la marche comparative du quartier de la Grâce de Dieu



Source : géoportail

Réalisation : E.L.B., 2022

Figure 67 : Tracé de la marche comparative du quartier de Beaulieu



Source géoportail

Réalisation : E.L.B., 2022

Figure 68 : Bilan de la marche du centre-ville, groupe Haie-Vigné, Caen

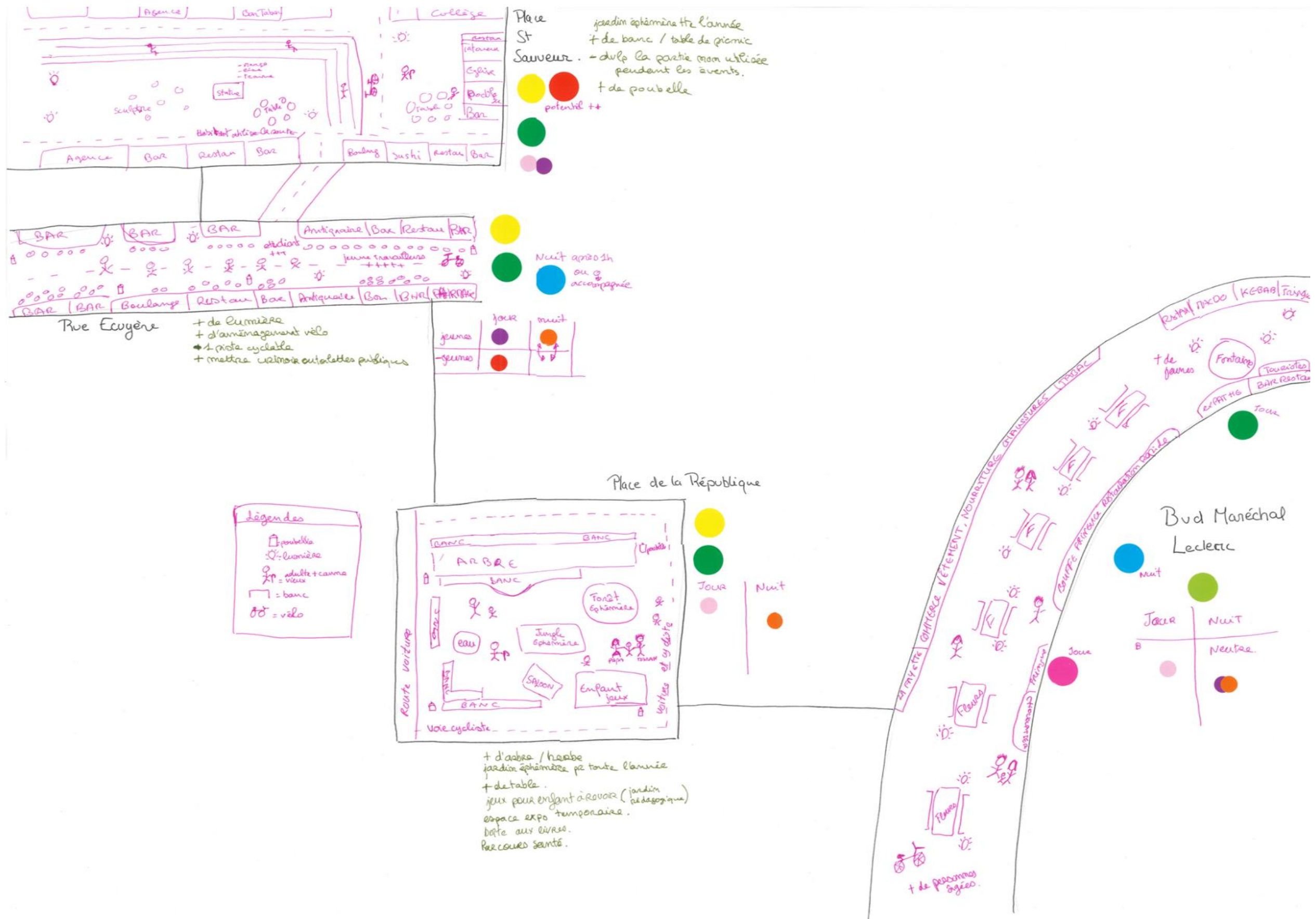


Figure 69 : Bilan de la marche du centre-ville, groupe Beaulieu, Caen

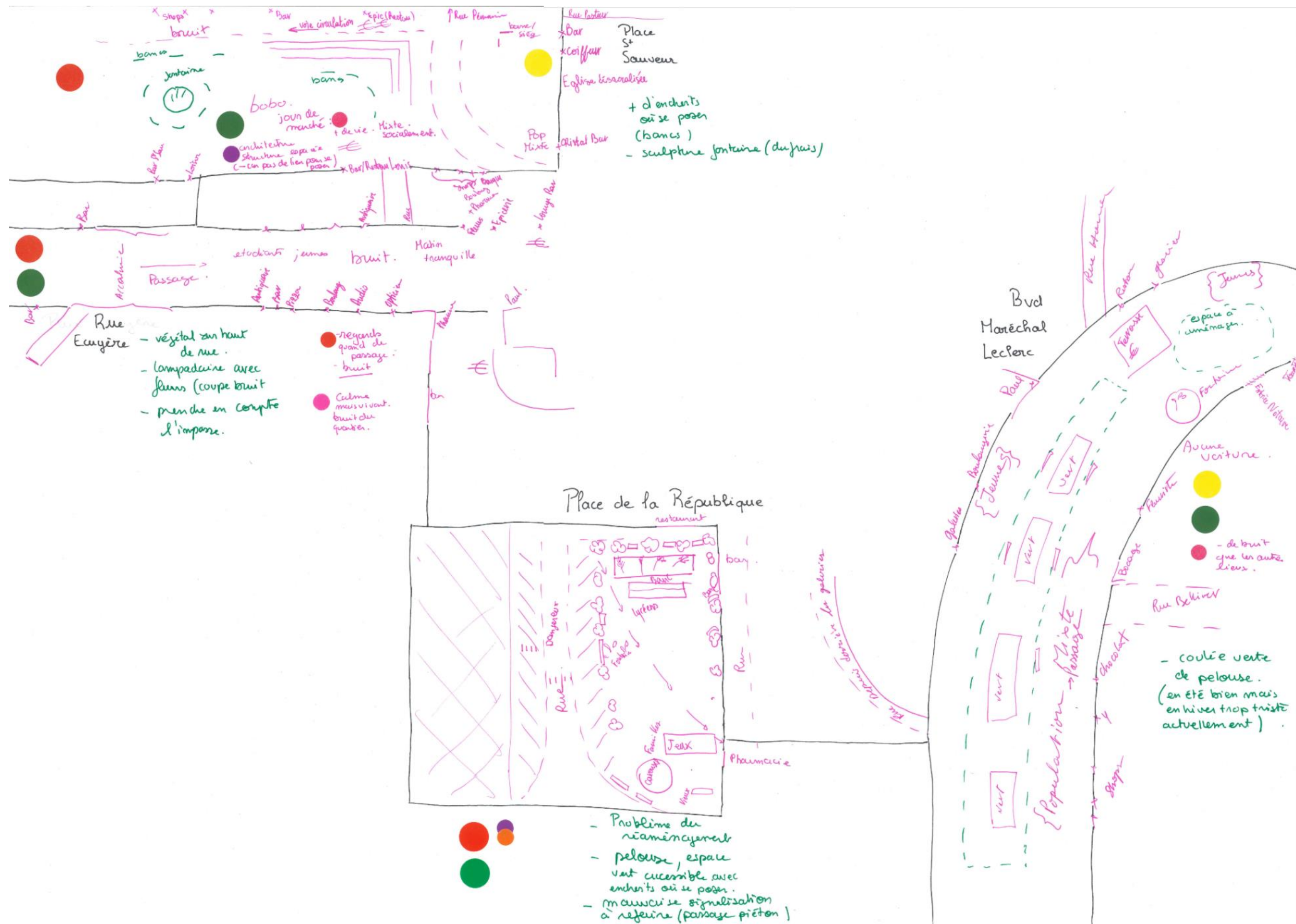
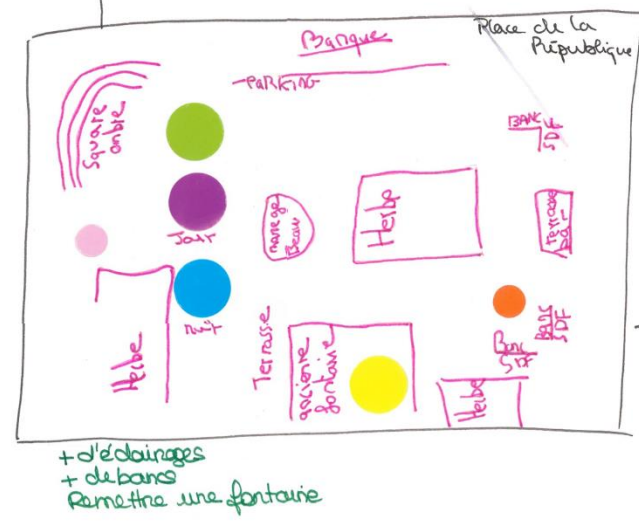
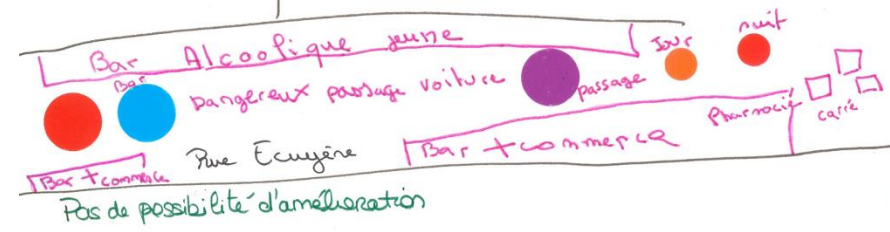
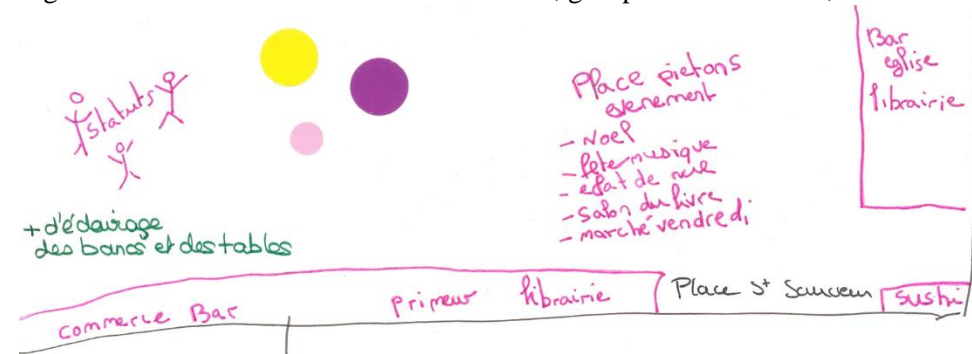
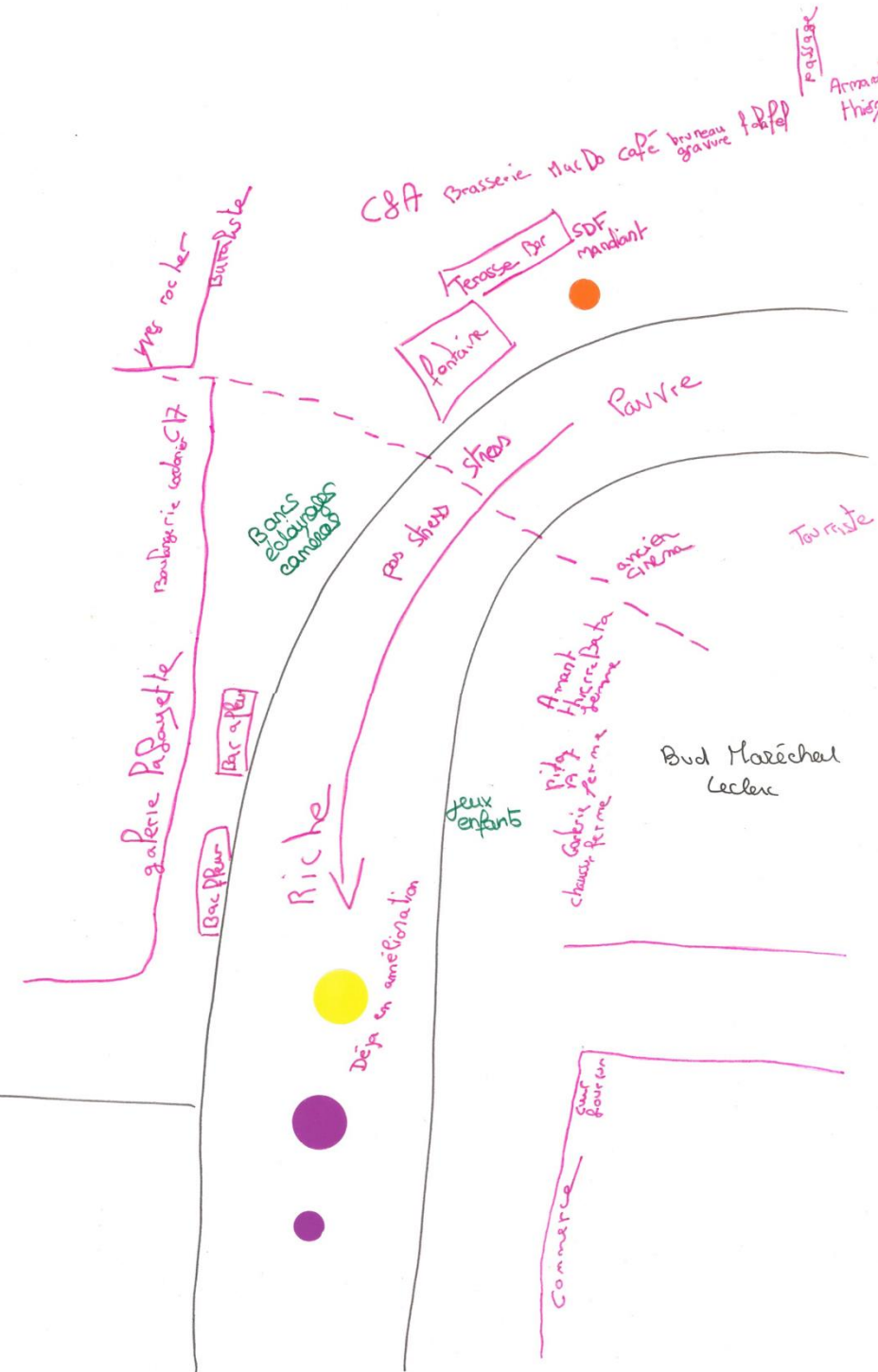


Figure 70 : Bilan de la marche du centre-ville, groupe Grâce de Dieu, Caen

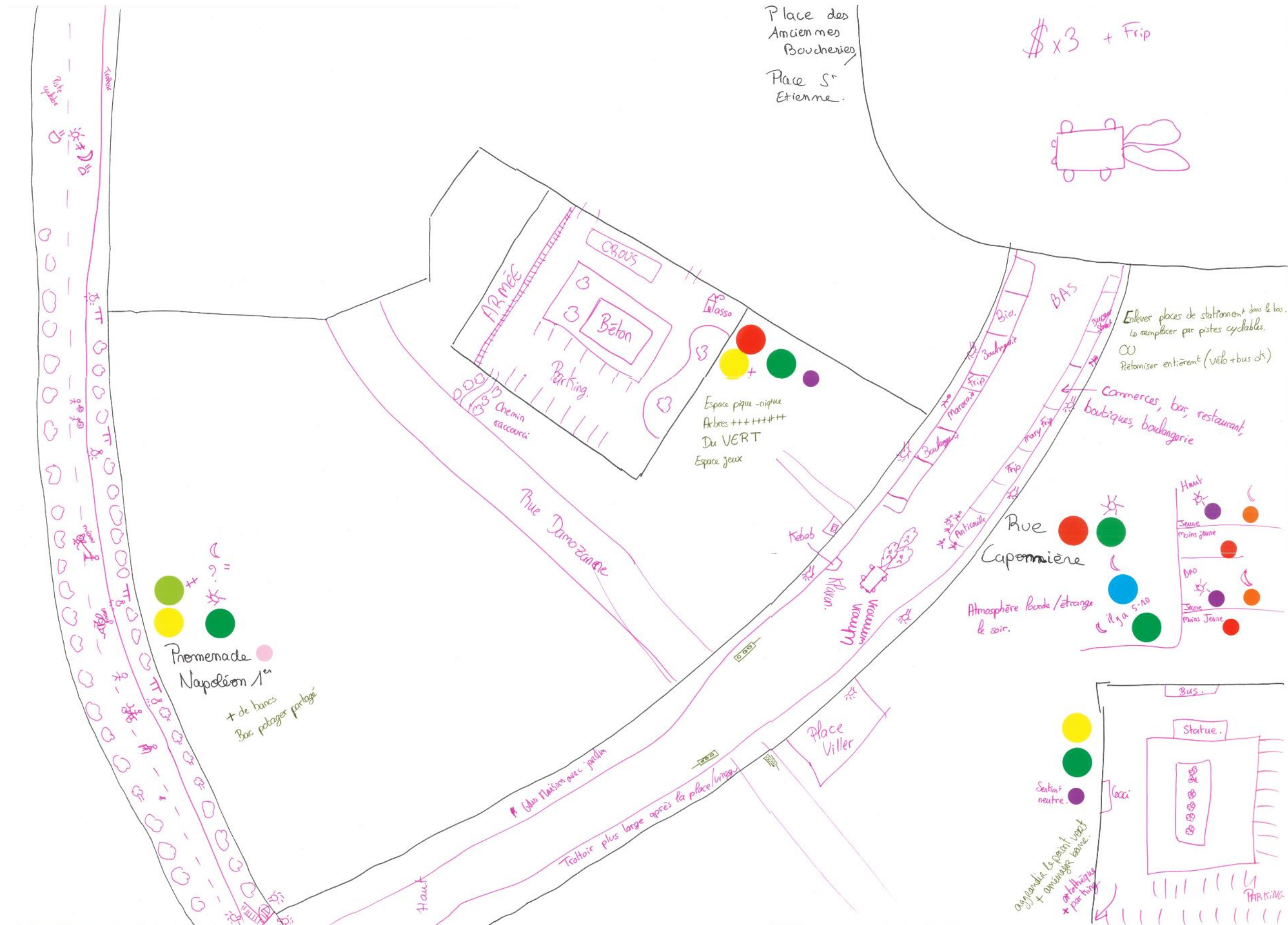


Trajet centre-ville



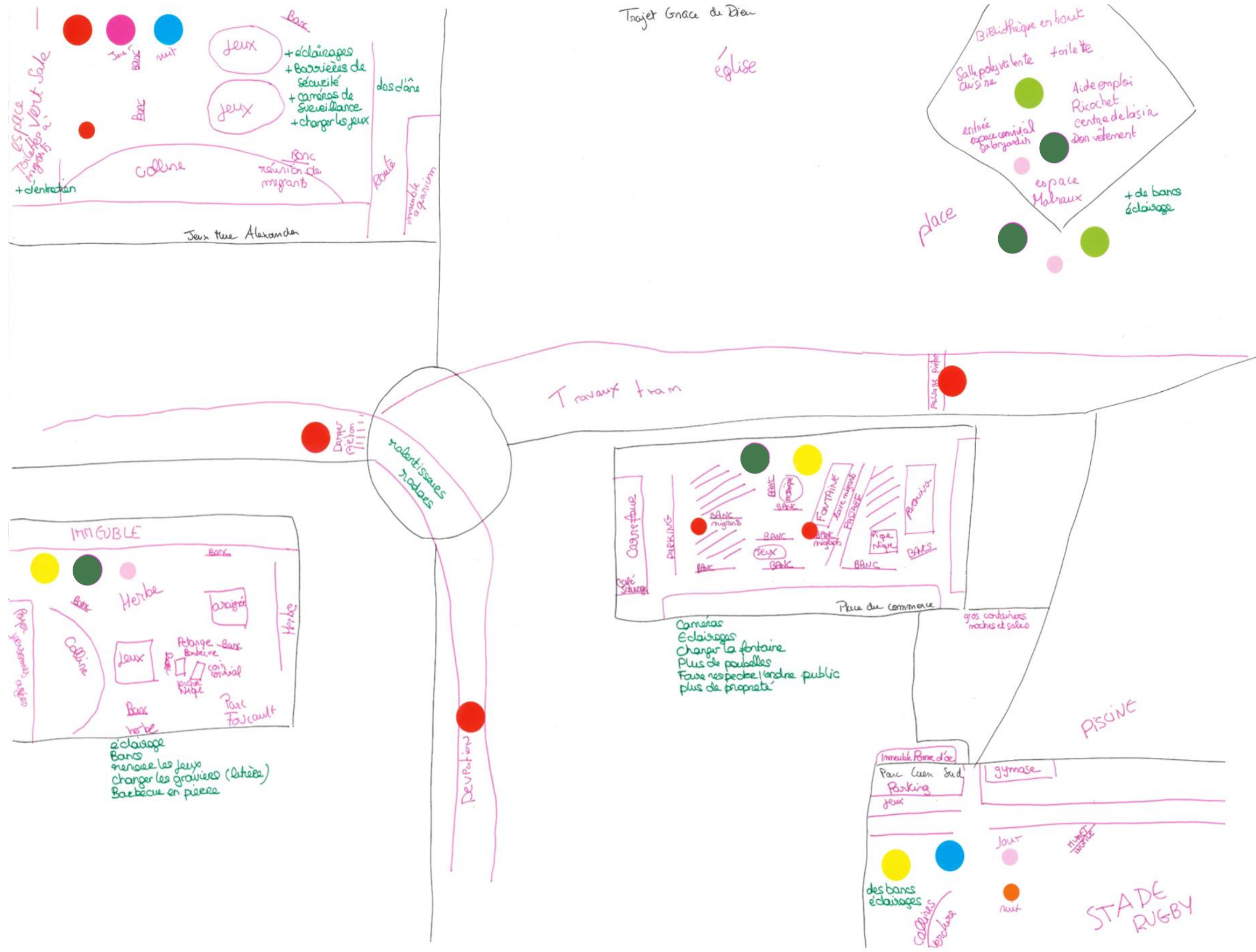
Bilan de marche comparative : E.L.B., 2018

Figure 71 : Bilan de la marche du quartier Haie Vigné, Caen



Bilan de marche comparative : E.L.B., 2021

Figure 73 : Bilan de la marche du quartier Grâce de Dieu, Caen



Bilan de marche comparative : E.L.B., 2018

3.2. *Les marches comparatives rouennaises*

Les marcheuses de Rouen ont de manière générale été plus réticentes à utiliser la carte comme support de leurs réflexions, elles étaient moins à l'aise avec un support graphique que les Caennaises. De plus, même si le fait d'avoir eu le support de la métropole de Rouen a été un atout majeur pour le recrutement de volontaires, cela a aussi biaisé le rapport enquêtrice/enquêtées. En effet, les marcheuses de Rouen ont été beaucoup plus fixées sur des éléments liés au mobilier urbain et à l'aménagement des espaces publics, et ont parfois pu être agacées ou se sentir infantilisées par le mode de restitution, ce qui n'a pas été le cas à Caen, où toutes les enquêtées ont intégré qu'elles participaient à une recherche sur leur rapport aux espaces publics, et non simplement à une prise d'opinion sur les aménagements des espaces parcourus. Des éléments de l'enregistrement du bilan de chacune des marches, qui n'apparaissent pas sur les cartes, seront donc plus mobilisés pour la comparaison des groupes de Rouen que pour les groupes de Caen où les cartes sont plus complètes et reflètent en détail les débats. Malgré cette différence, sur les trois groupes de marche, les Rouennaises étaient moins précises dans leur restitution de l'aménagement du centre-ville et des éléments observés. Le groupe de marcheuses qui a le moins développé les éléments observés, dans le centre-ville et leur quartier, est le groupe de la Gare (voir figures 80 et 83) – quartier de classe « supérieure ». Au niveau du centre-ville, elles représentent principalement des éléments structurels comme la largeur des rues, les arcades de la rue des Carmes ou le point d'eau du square Verdrel. Elles ne décrivent pas, à l'oral ou à l'écrit, les commerces, mis à part rue de la République. Néanmoins, elles ont de nombreuses suggestions d'amélioration concernant les espaces publics du centre-ville. Dans leur quartier, tout comme les marcheuses de Beaulieu à Caen, il a été difficile de mettre en place un itinéraire qui puisse traverser des espaces publics que chacune d'entre elles connaissaient bien dans leur quartier. Ainsi, si elles apportent plus de points de détails au niveau de la Place de la Gare et du Boulevard de la Marne, c'est parce que ce sont des espaces qu'elles pratiquent quotidiennement. Les marcheuses du groupe de la Gare ne pratiquent que peu l'intérieur de leur quartier, qui est par ailleurs très résidentiel et densément construit, avec peu de place allouée aux piétons.

Les marcheuses de Saint-Sever (voir figures 79 et 82) – quartier de classe « moyenne » – apportent plus de détails liés aux observations et à leur pratique quotidienne des espaces publics, que ce soit pour la marche du centre-ville ou pour la marche dans leur quartier. Cependant, il faut prendre en compte qu'elles étaient également deux fois plus nombreuses que certains groupes de marcheuses, même si cela s'est révélé être plus un handicap qu'un avantage¹⁴⁵. Ce groupe de marcheuses détaille la structure des espaces publics, les bancs, les arrêts de bus et métrobus également. Il s'agit d'ailleurs du groupe qui semble faire le plus attention à la présence d'arrêts de bus. En effet, ces marcheuses sont toutes des usagères régulières du réseau de transports en commun. Malgré tout, le détail de leur carte est moins

¹⁴⁵ Voir Chapitre 6, point 3.3.

important que celui du groupe de la Haie Vigné à Caen, qui inscrit sur la carte bilan notamment les commerces, les éclairages ainsi que les types de personnes en présence. Le point le plus intéressant est que pour la plupart, les marcheuses de Saint-Sever ne pratiquent pas ou très peu les espaces publics de leur quartier. En effet, certaines d'entre elles m'expliquaient que cela faisait plusieurs années qu'elles n'étaient pas passées par la place des Emmurés, notamment parce que les groupes d'hommes assis aux terrasses des cafés et restaurants les mettent mal à l'aise. Les revendications principales qu'elles ont vis-à-vis de leur quartier consistent en l'ajout d'éclairages, notamment au niveau du square et de l'arrêt de métrobus Saint-Sever, ainsi que plus de diversité commerciale notamment rue Lafayette, mais également rue Saint-Sever. Elles déplorent le manque d'entretien du quartier au niveau de la propreté notamment, avec la présence de déchets rue Lafayette.

Enfin les marcheuses de Petit-Quevilly (voir figures 81 et 84) – ville de classe « populaire » – ont un profil également assez différent des marcheuses de la Grâce de Dieu à Caen. En effet dans ce cas, même si elles n'apportent que peu de détails liés à leurs observations pendant la marche sur leurs cartes de bilan, cela ne diffère pas vraiment des deux autres groupes de marcheuses Rouennaises. De plus, contrairement aux marcheuses de la Grâce de Dieu, les marcheuses de Petit-Quevilly semblent avoir une connaissance limitée des espaces publics de leur quartier et ne détaillent pas du tout les cheminements. Plusieurs points sont néanmoins intéressants. Tout d'abord, les espaces publics que les marcheuses plébiscitent dans leur quartier sont deux espaces verts : le square Marcel Paul et la Chartreuse Saint-Julien, cette dernière étant également un espace à caractère historique. Toujours au niveau de leur quartier, tout comme les marcheuses de Saint-Sever, les marcheuses du Petit-Quevilly sont particulièrement gênées par la présence d'hommes statiques dans certains espaces publics comme avenue Jean Jaurès, notamment sur certaines terrasses de bars. Ce qui les dérange particulièrement dans ce cas, c'est que ces terrasses, appropriées par des hommes dont elles sentent les regards pesants, occupent la totalité du trottoir dans certaines zones. Elles doivent ainsi passer au travers de groupes d'hommes, notamment le soir, ce qui les font se sentir mal à l'aise. Cela rejoint la problématique soulevée pour la rue Écuyère à Caen, bien que ce ne soit pas le même public. Les marcheuses proposent ainsi de limiter l'emprise des terrasses sur la voie publique. D'un point de vue général, ce groupe est également celui qui se sent le plus à l'aise en centre-ville de Rouen. Il y a un rapport clair pour ces enquêtées entre la mixité – ou du moins la perception qu'elles ont de la mixité des lieux traversés –, la qualité de l'aménagement et le sentiment de confort ou d'inconfort qu'elles ressentent. Ainsi, elles déclarent systématiquement se sentir à l'aise dans des lieux qu'elles perçoivent mixte et correctement aménagé et ont cependant un ressenti plutôt désagréable, voire désagréable dans des lieux qu'elles déclarent « à améliorer » et en surreprésentation masculine. Les lieux qu'elles perçoivent mixtes et « à améliorer » concernant l'aménagement peuvent également être plutôt désagréables pour elles. En revanche,

dans le cas du Square Marcel Paul qu'elles trouvent également « à améliorer » mais où elles perçoivent une surreprésentation de femmes, leur ressenti penche vers l'agréable.

En comparant les trois cartes bilan du centre-ville de Rouen espace par espace (voir figures 79 à 81), on se rend compte que la rue de la République est l'espace public qui est perçu de la manière la plus négative par les marcheuses. Toutes trouvent cet espace plutôt désagréable, voire désagréable au moins dans une partie de la rue. Les marcheuses du Petit-Quevilly détaillent ainsi leur ressenti dans l'espace, en lien avec l'aménagement. Elles estiment que l'aménagement de l'ensemble de la rue est à améliorer car il manque de cohérence. Selon elles, le milieu de la rue semble comme « oublié » des aménageurs, ce qui rejoint en partie la différenciation faite par le groupe de Saint-Sever entre le milieu de la rue qu'elles estiment à améliorer du point de vue de l'aménagement et le bas de la rue qu'elles trouvent correctement aménagé, notamment car dans le bas de la rue, les trottoirs sont plus larges et qu'il y a une vraie séparation entre les piétons et la route. Les marcheuses de la Gare ne remarquent cependant aucune différence de zones rue de la République, elles considèrent l'ensemble comme un lieu à traverser.

« C'est une rue où on passe, on traverse, on n'a pas envie d'y rester donc on n'a pas besoin de bancs. (...) ça pourrait être un peu plus attrayant avec quelques arbres quand même. » Marcheuse du groupe « Gare »

Une des marcheuses de la Gare met en avant que, si elle ne trouve pas la rue de la République mal aménagée, c'est parce que finalement elle ne s'y installerait pas, même avec plus de mobilier urbain. La thématique de la nature en ville, particulièrement importante pour les Rouennaises interrogées, revient encore une fois. Un autre point soulevé par tous les groupes – mais mis en avant sur la carte bilan des groupes de la Gare et de Saint-Sever uniquement – est l'absence de diversité dans les commerces de cette rue ainsi que la fixation d'hommes statiques dans l'espace public par des bars-tabac. Les marcheuses évaluent malgré tout que le flux de passant·e·s est mixte, même si le groupe de la Gare se représente tout de même une différence la nuit, avec une surreprésentation d'hommes. Cette surreprésentation d'hommes de nuit dans le flux est d'ailleurs l'élément qui fait passer ce groupe de marcheuse d'un sentiment plutôt désagréable de jour à un sentiment désagréable de nuit.

La place de la Cathédrale et la rue des Carmes sont des espaces publics plébiscités par tous les groupes de marcheuses. L'élément le mieux représenté par celles-ci sont les arcades, qui apparaissent sur toutes les cartes bilan et sont mises en avant pour leur praticité en temps de pluie ou de forte chaleur. Ces deux espaces publics sont représentés comme étant plutôt mixtes et bien aménagés, ou bien avec des améliorations mineures dans le cas du groupe de la Gare. Ces dernières proposent d'ajouter plus de bancs, éventuellement dans un design en accord avec l'aspect historique de la place de la cathédrale. En effet, des bains de soleil ont été mis en place mais selon elles, cela ne suffit pas. Ce groupe de marcheuses s'étonne d'ailleurs de

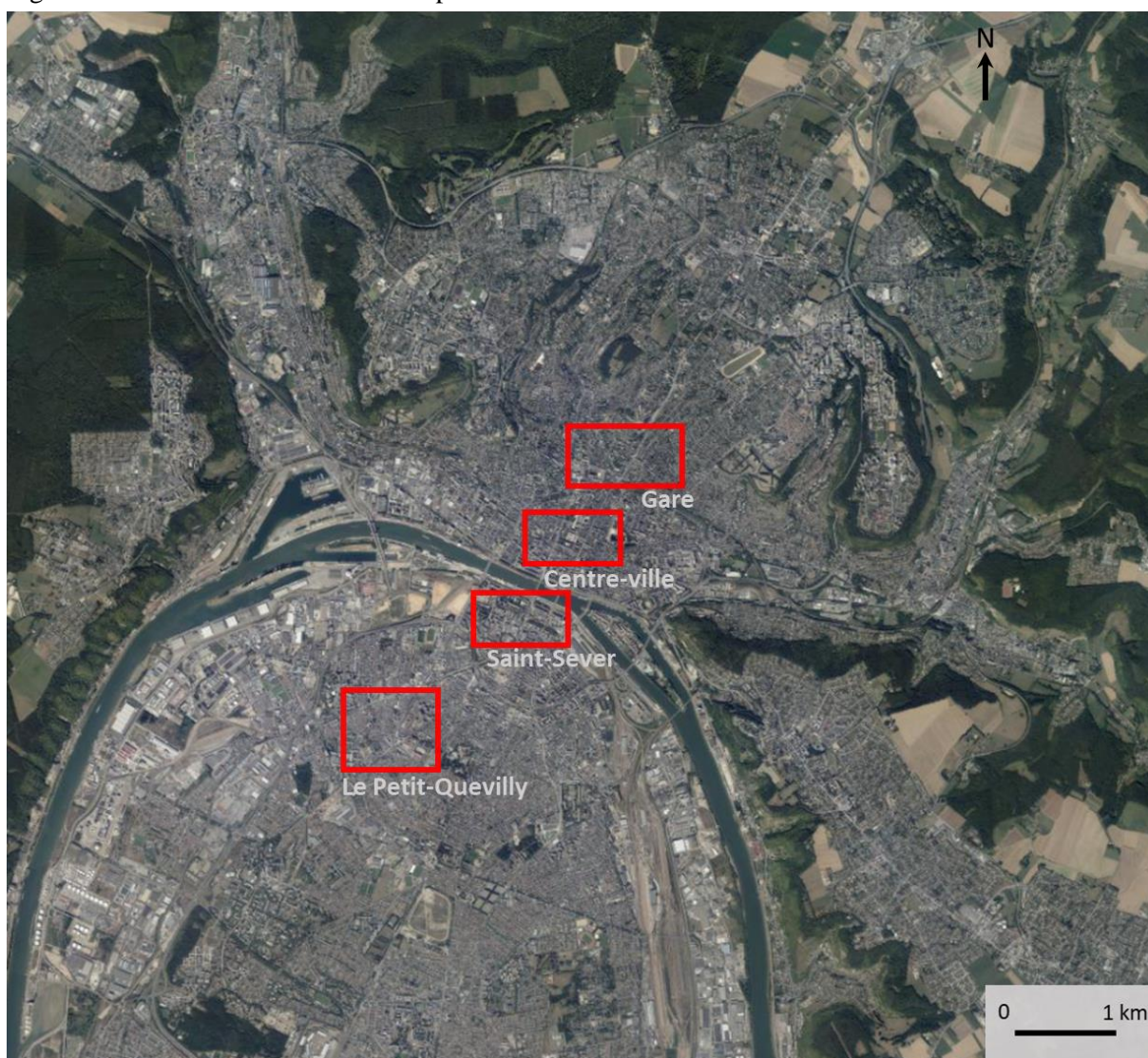
l'absence de bancs le long de la rue des Carmes ainsi que de l'absence de toilettes publiques dans le secteur. Le groupe étant constitué d'une femme d'âge mur avec des problèmes légers de mobilité, et de deux femmes avec des enfants en bas-âge, elles mettent en avant le fait que, sans ces aménagements elles ne peuvent pas rester longtemps en centre-ville. Ce groupe ainsi que le groupe de Saint-Sever, exposent également que ces deux espaces publics, bien qu'agréables, restent malgré tout des lieux de passage. Cela ressort d'ailleurs dans les comptages avec en moyenne une à deux personnes à l'arrêt contre une moyenne en journée de 325 passant·e·s sur un temps de comptage de 15 minutes. Comme pour les autres rues commerçantes, le flux en journée est majoritairement féminin avec 60% de femmes et 40% d'hommes en moyenne. Cette différence est inversée le soir avec une légère surreprésentation d'hommes – 54% contre 46% de femmes en moyenne. Encore une fois, l'apparente mixité des lieux surreprésentés par des femmes ressort dans les observations des enquêtées, seules les enquêtées du groupe de Saint-Sever indiquent une légère surreprésentation féminine.

Comme la rue des Carmes et la place de la Cathédrale, le square Verdrel est représenté très positivement par les enquêtées. Son élément phare semble être le point d'eau, représenté sur toutes les cartes bilan. Le réaménagement du square est perçu par les marcheuses comme réussi, ce square qui était depuis longtemps une figure de lieu insécuritaire pour les rouennais·e·s – représenté historiquement comme un lieu de drogue et de prostitution (Mendibil 1990). Le lieu est perçu comme mixte par toutes les usagères et, selon les comptages, c'est effectivement le cas en journée, que ce soit pour le flux ou pour les personnes à l'arrêt. De nuit en revanche, il y a une surreprésentation d'hommes, encore une fois que ce soit concernant le flux ou les personnes à l'arrêt – 60% d'hommes et 40% de femmes pour des comptages en soirée, le nombre de femmes pourrait encore baisser après minuit. Même si cette surreprésentation d'hommes la nuit n'est pas mise en avant sur les cartes bilan des marcheuses, l'une d'entre elles, du groupe de la Gare dit malgré tout : « La nuit, nous on va pas se balader là-dedans. », et les autres membres du groupe acquiescent. Elles évoquent un « problème de fréquentation la nuit » qu'elles inscrivent sur la carte bilan. Le square est donc clairement représenté négativement la nuit, mais cela n'apparaît pas en termes de ressenti sur les cartes, contrairement à la rue de la République, peut-être parce que les enquêtées se représentent le square comme un lieu de loisir à pratiquer de jour uniquement, là où la rue de la République est un lieu de passage qui devrait, selon elles, être praticable à toute heure. Bien que tous les groupes trouvent le lieu plutôt bien aménagé, certains éléments ressortent, comme la nécessité d'entretenir le lieu pour qu'il ne devienne pas négligé, d'ajouter des bancs, voire des bains de soleils comme au niveau de la place de la cathédrale, et d'ajouter un espace à langer et des toilettes pour les familles avec enfants qui sont nombreuses à utiliser le square.

La rue Jeanne d'Arc et le hub de transport du théâtre des Arts correspondent à un grand axe de passage. La rue Jeanne d'Arc n'était initialement pas prévue dans le bilan, seulement pour le parcours comme un lieu de passage, mais les groupes de la Gare et de Petit-Quevilly

ont jugé important de la détailler. Mis à part le groupe de Petit-Quevilly, qui a l'opinion la plus positive du centre-ville de Rouen, peut-être parce qu'elles en ont une pratique plus récréative bien que régulière, les deux autres groupes de marcheuses trouvent ces espaces publics plutôt désagréables et à améliorer du point de vue de l'aménagement. Les marcheuses de la Gare précisent malgré tout qu'elles se sentent à l'aise, même si ce n'est pas un endroit qu'elles trouvent agréable, car il y a trop de passage et de bruit. Les marcheuses de Saint-Sever indiquent que, si auparavant elles ne se sentaient pas à l'aise vis-à-vis d'une fréquentation masculine de l'arrêt Théâtre des Arts, cela s'est amélioré avec l'implantation d'un café sur la place et a rétabli, selon elles, une mixité dans la fréquentation. Les marcheuses de Petit-Quevilly notent que la suppression du feu rouge a permis une fluidification du trafic routier et une plus grande attention envers les piétons, prioritaires. La problématique qui ressort dans ce lieu est donc celle de la fluidification des flux, entre les flux de piétons, de TEOR – bus avec voie réservée –, de voitures et de cyclistes.

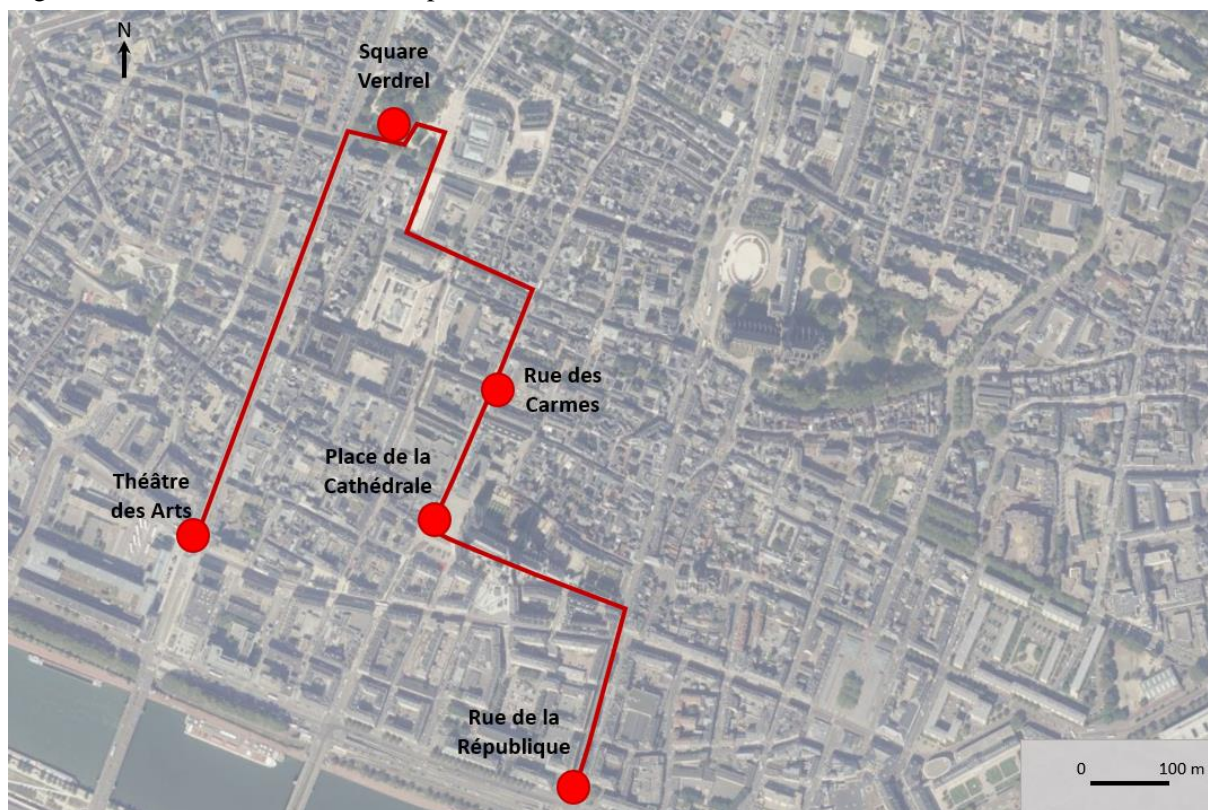
Figure 74 : Situation des marches comparatives de Rouen



Source : géoportail

Réalisation : E.L.B., 2022

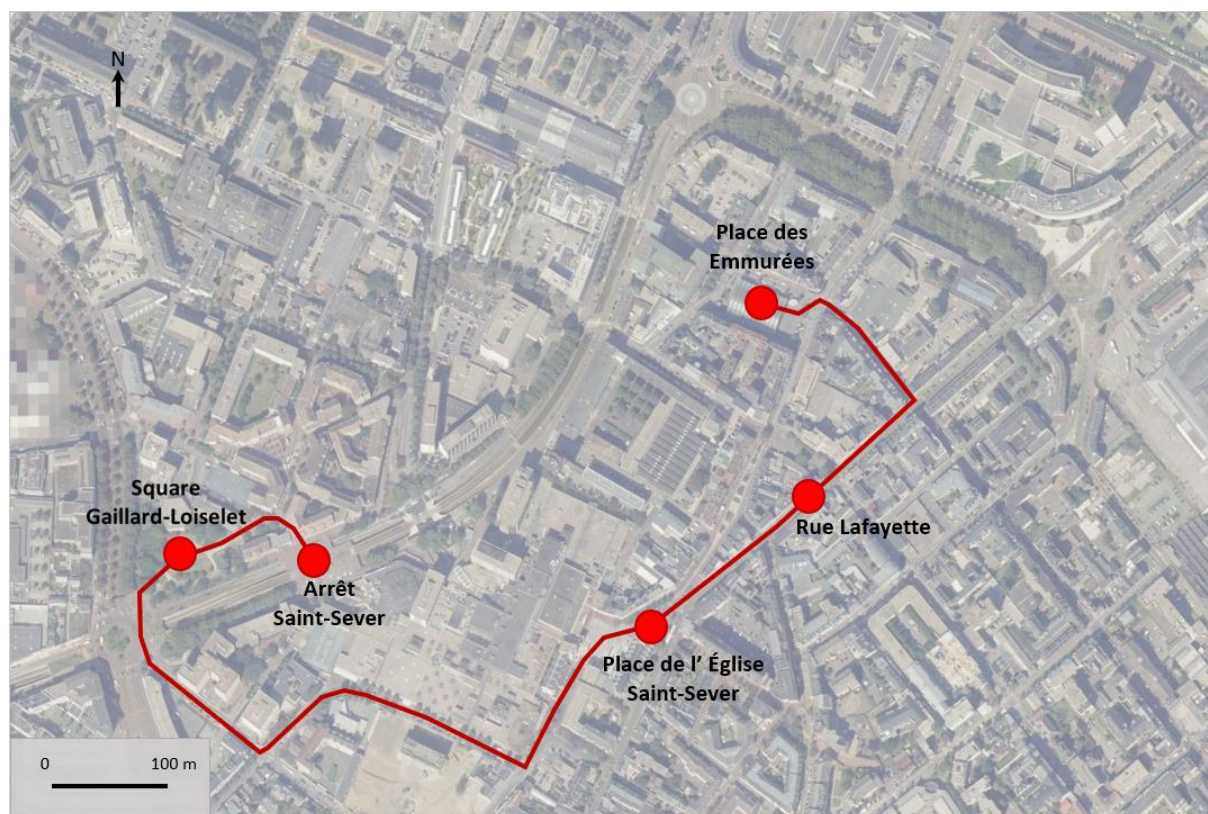
Figure 75 : Tracé de la marche comparative commune du centre-ville de Rouen



Source : géoportail

Réalisation : E.L.B., 2022

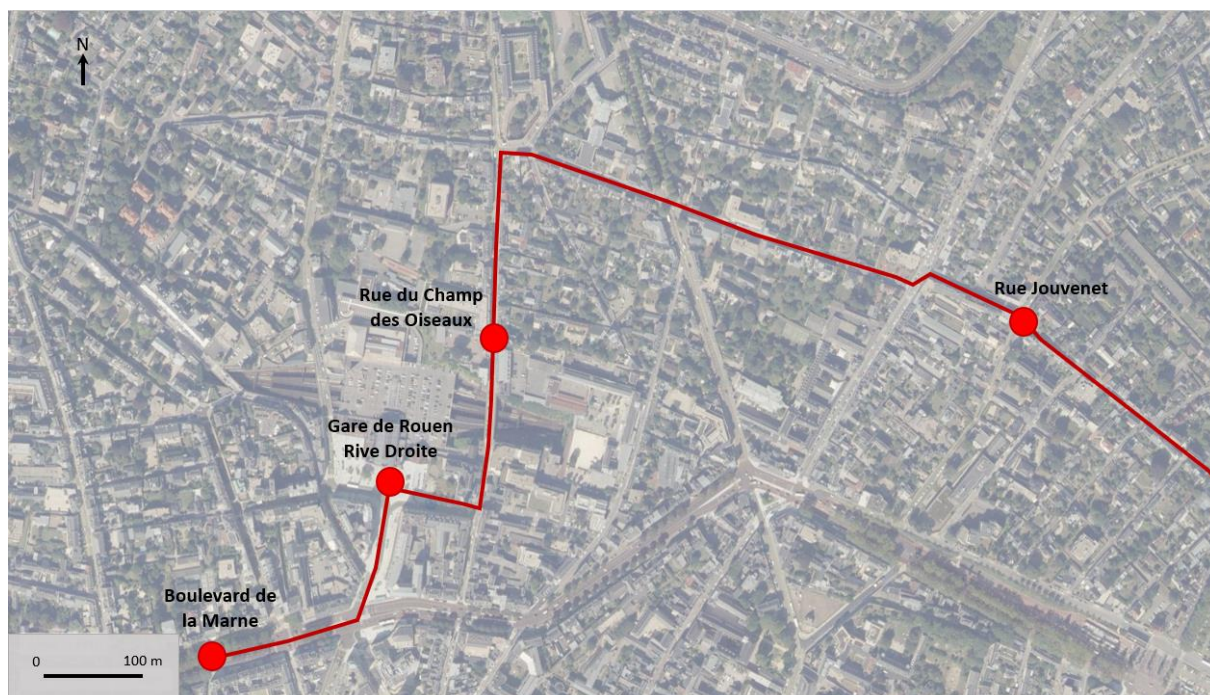
Figure 76 : Tracé de la marche comparative du quartier de Saint-Sever



Source : géoportail

Réalisation : E.L.B., 2022

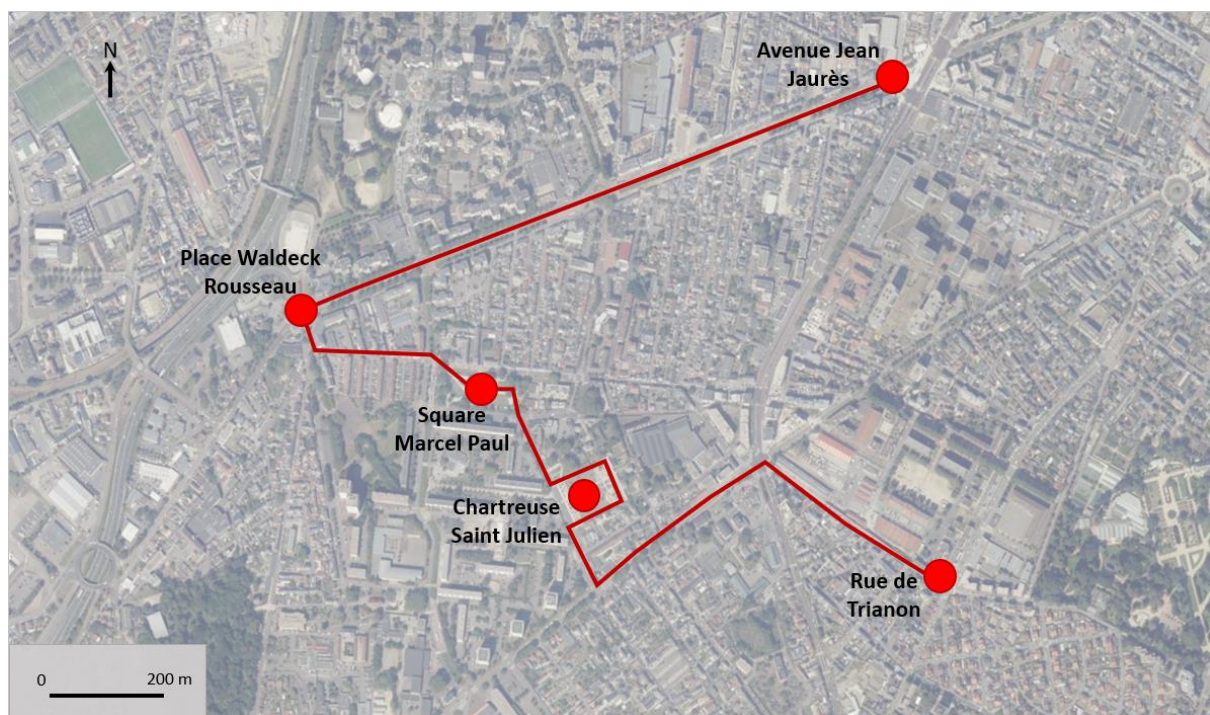
Figure 77 : Tracé de la marche comparative du quartier de la Gare/Jouvenet



Source : géoportail

Réalisation : E.L.B., 2022

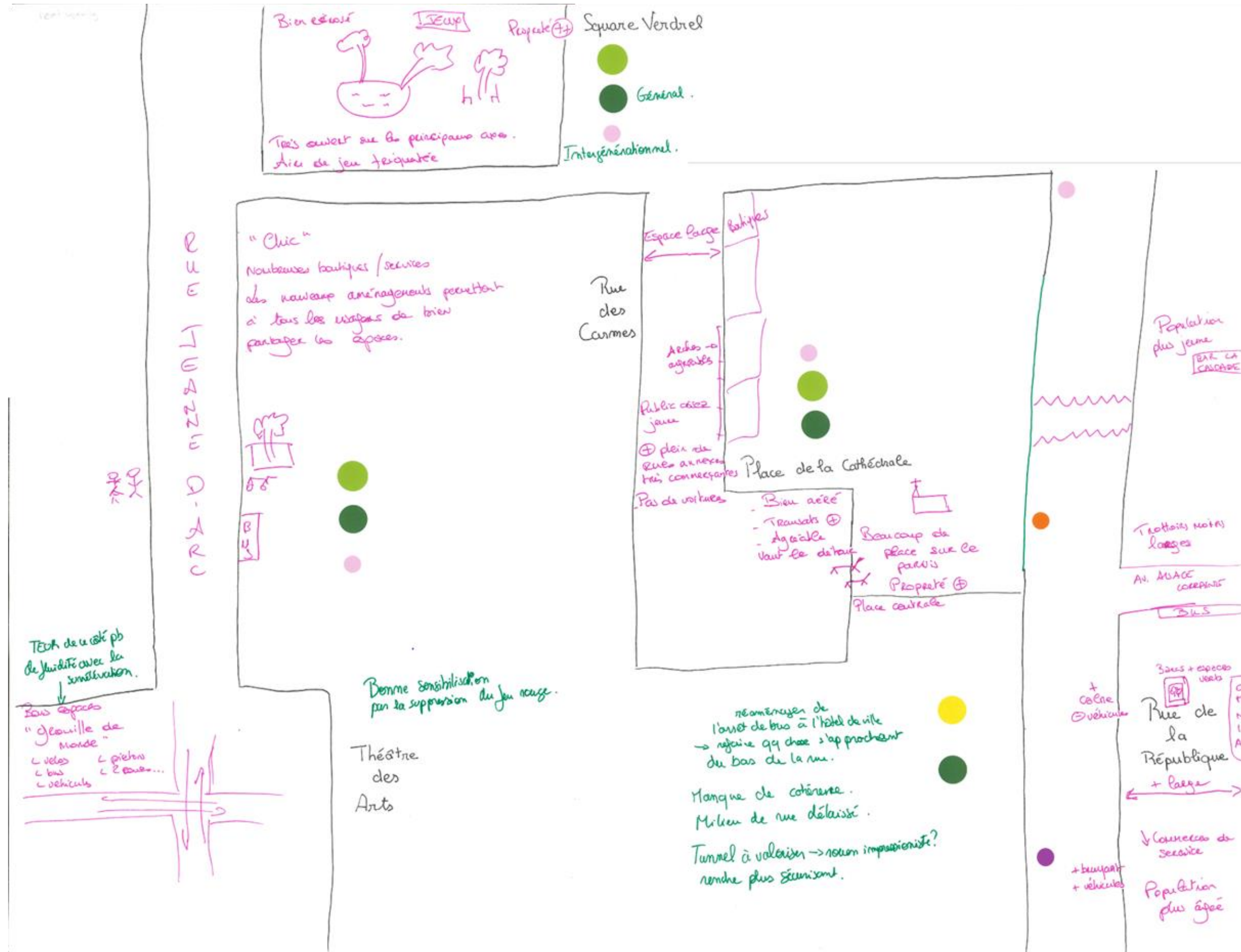
Figure 78 : Tracé de la marche comparative de la ville de Petit-Quevilly



Source : géoportail

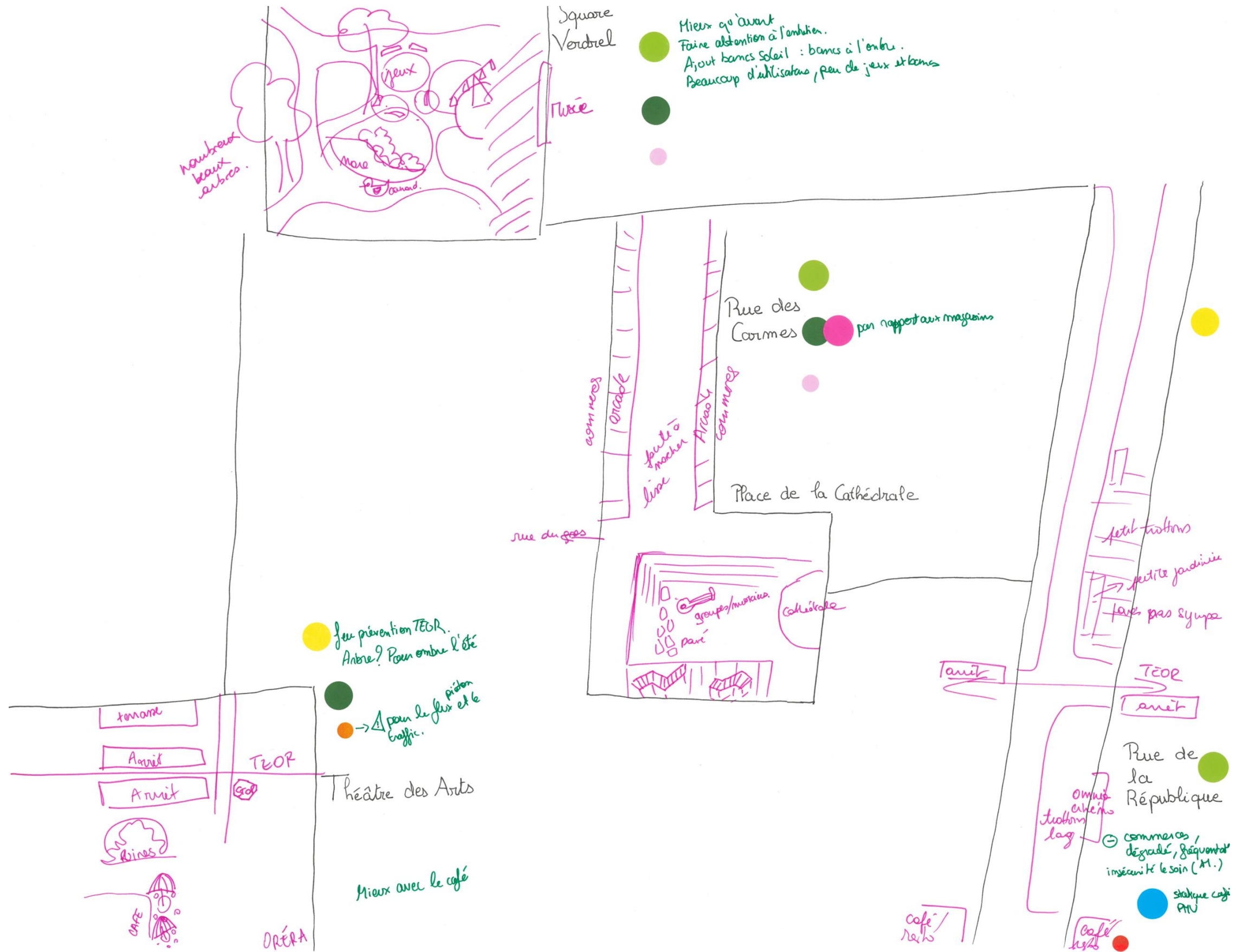
Réalisation : E.L.B., 2022

Figure 81 : Bilan de la marche du centre-ville, groupe Petit-Quevilly, Rouen



Bilan de marche comparative : E.L.B., 2021

Figure 82 : Bilan de la marche du quartier Saint-Sever, Rouen



Bilan de marche comparative : E.L.B., 2021

Figure 83 : Bilan de la marche du quartier Gare/Jouvenet, Rouen

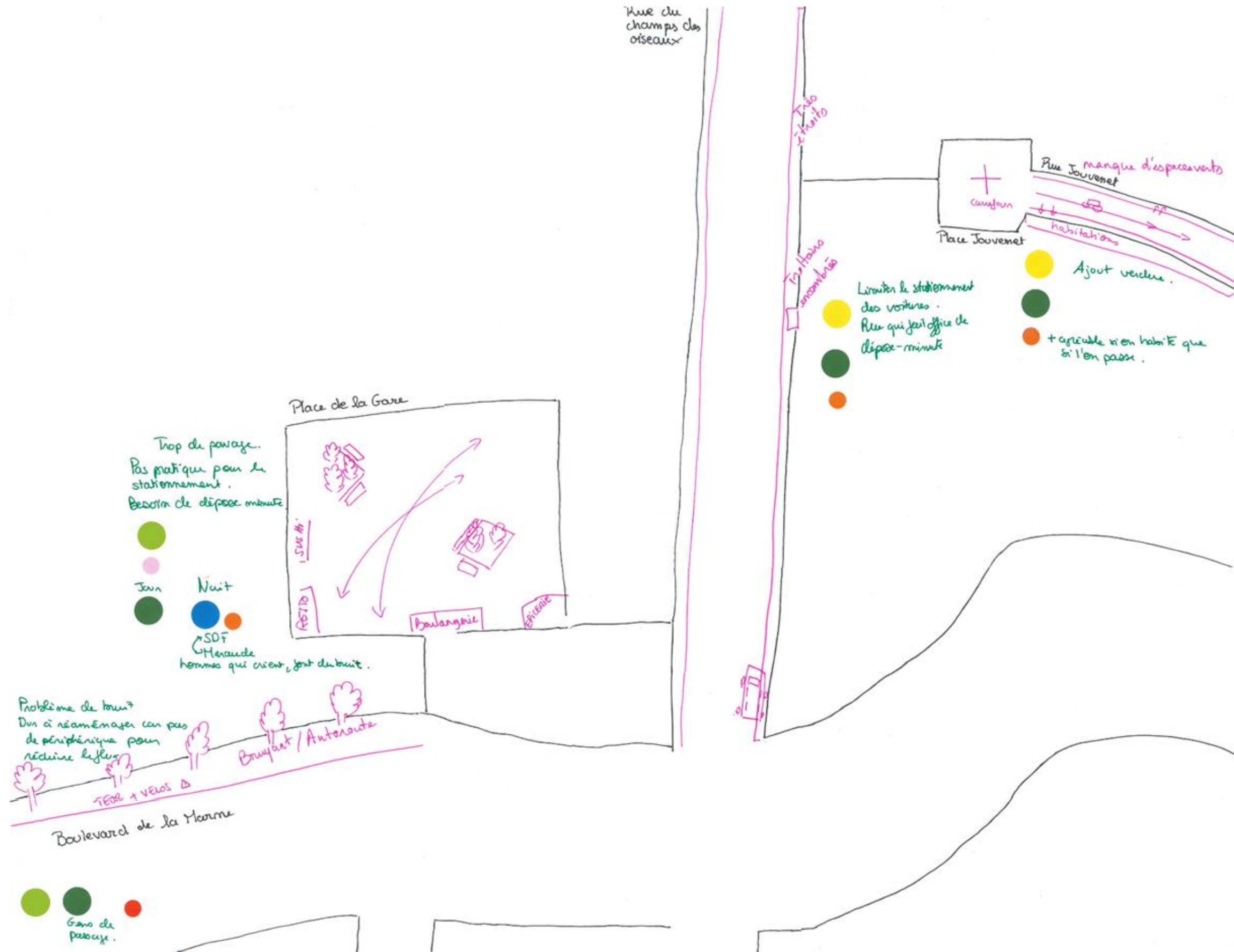


Figure 84 : Bilan de la marche du quartier Petit-Quevilly, Rouen



Bien que le quartier d'habitation ne semble pas être un facteur discriminant de la représentation de l'aménagement dans la partie précédente, axée sur les discours individuels lors des entretiens, les marches exploratoires comparatives à Caen et Rouen montrent de réelles différences entre les groupes. Dans les deux villes, les groupes qui résident dans une zone d'habitation de classe « populaire » – Petit-Quevilly à Rouen et la Grâce de Dieu à Caen – ont une perception très différente du centre-ville par rapport aux autres groupes. Ces deux groupes sont également les plus éloignés de leurs centres-villes respectifs. La comparaison de ces groupes aurait pu être encore plus intéressante si le profil des enquêtées était équivalent, ce qui n'est pas le cas. Les marcheuses de la Grâce de Dieu sont des femmes de classe populaire, sans emploi ou avec un emploi à temps partiel, là où les enquêtées du Petit-Quevilly sont plutôt des femmes de classe moyenne inférieure ou classe moyenne pour l'une d'entre-elle – une psychologue –, avec un emploi à plein temps. Ainsi, les femmes de la Grâce de Dieu s'approprient beaucoup leur quartier, malgré de nombreux éléments qui pourraient être répulsifs indiqués sur leur carte – personnes marginalisées, problèmes d'entretien des bâtiments et de propreté de certains lieux – elles s'y sentent plus à l'aise que dans le centre-ville de Caen, dans lequel elles ne se rendent que très ponctuellement – de manière mensuelle voire trimestrielle. Elles ont donc une vision du centre-ville de Caen qui est dépassée, elles le voient comme un espace de passage pour se rendre dans certains commerces. Les marcheuses du Petit-Quevilly ont, quant à elles, la vision la plus positive du centre-ville de Rouen parmi les trois groupes, plutôt détaillée, et une vision beaucoup plus négative de leur ville, qu'elles ne connaissent pas bien. On pourrait émettre l'hypothèse que ces femmes, ayant un statut social plus élevé que la moyenne de leur commune, n'y pratiquent que certains espaces. Par ailleurs, toutes les femmes du groupe de Petit-Quevilly possèdent une voiture – bien qu'elles préfèrent se rendre en transport en commun au centre-ville de Rouen pour des raisons pratiques – ce qui n'est le cas d'aucune des marcheuses de la Grâce de Dieu. Un rapprochement peut également être fait entre le groupe de la Gare à Rouen et le groupe de Beaulieu à Caen. Dans les deux cas, ces groupes ne semblent pas s'approprier les espaces publics de leurs quartiers, très résidentiels. Par ailleurs, bien que la carte bilan du centre-ville, élaborée par les marcheuses du quartier de la Gare soit peu développée par rapport aux autres cartes, leurs débats à l'oral et leurs propositions démontrent d'une bonne connaissance du centre-ville, comme pour les habitantes de Beaulieu. Entre les groupes de Saint-Sever à Rouen et de la Haie Vigné, la comparaison est difficile car le quartier de Saint-Sever n'a pas le même profil social que celui de la Haie Vigné. Si certaines des marcheuses de Saint-Sever, notamment les femmes noires, se sentaient très à l'aise dans leur quartier, les deux femmes blanches plus âgées étaient en position de rejet avec un racisme à demi prononcé, qui n'a pas permis de recentrer le débat de manière constructive sur le ressenti de chacune. Pour l'ensemble des groupes, le lien semble être fait entre la mixité d'un espace public, son aménagement, et le ressenti exprimé des marcheuses. Il semble que malgré tout, un espace public jugé comme mal aménagé ou à améliorer pourra provoquer un sentiment plutôt agréable ou agréable s'il contient un bâtiment historique et s'il est perçu comme mixte ou avec

une surreprésentation de femmes. En revanche, un espace public perçu avec une surreprésentation masculine, se traduit systématiquement par un ressenti négatif.

4. Renouer les liens entre espaces corporels et espaces publics dans le cadre d'une vision inclusive de l'aménagement

Afin de mettre un point final aux résultats de cette recherche, je voudrais revenir sur l'analyse des données qui m'ont permis « d'entrer sur le terrain », les données des comptages dans les espaces publics de mes trois villes. En effet, si ces données ont été les premières que j'ai collectées et que cette méthode liant comptages et observations m'a permis de mûrir ma réflexion au fil des heures passées sur le terrain, leur analyse nécessite la compréhension de fond du système de relation entre espaces publics et espaces corporels féminins. L'observation et les comptages dans les espaces publics ont avant tout soulevé de nombreuses questions auxquelles j'ai ensuite tenté de répondre par le développement de mes autres méthodologies. C'est pourquoi je ne fais intervenir ces résultats qu'à la fin du développement.

Les comptages détaillés et l'observation de certains lieux publics à différents horaires de la journée permettent de comprendre en détail la façon dont les usagères s'approprient les espaces publics, si elles les traversent – lentement, rapidement, accompagnées ou non – où s'y arrêtent. De même, la combinaison de ces deux méthodes permet d'aller au-delà du quantitatif et de comprendre par exemple, pourquoi les passantes marchent-elles rapidement dans un espace public ? Est-ce parce qu'elles appréhendent de rester trop longtemps dans ce lieu ou bien est-ce simplement parce qu'elles sont pressées d'arriver à leur destination et auraient une démarche « rapide » dans n'importe quel espace public ? En effet, il faut éviter avec de telles données de faire des rapprochements simplistes comme « toutes les femmes qui marchent rapidement ont peur » ou bien « une plus grande proportion de femmes portant autre chose qu'un pantalon et des couleurs vives indique un plus haut niveau de confort dans cet espace public ». Ces deux affirmations, et en particulier la deuxième, peuvent faire fonction d'hypothèses de départ, et pourront être nuancées à la lecture des schémas suivants.

Les données de comptage étant difficilement lisibles, même sous forme de moyenne par tranche horaire, compte tenu du nombre d'entrées – cinquante-trois lignes de comptage par espace observé¹⁴⁶ –, les données seront présentées pour cette sous-partie sous forme de schémas. Bien entendu, la forme du schéma ne permet pas d'inclure toutes les subtilités des données complètes mais a l'avantage d'en capturer et d'en retransmettre l'essentiel. Certains éléments comme la tranche d'âge observée, l'utilisation d'une poussette, de chaussures à talons, d'un téléphone ou d'écouteurs ne sont donc pas représentés sur les schémas qui suivent, afin de se concentrer sur certains éléments : le flux et les personnes à l'arrêt, le genre observé, la présence de couples, de groupes – mixtes ou non –, de familles etc., la vitesse de marche et

¹⁴⁶ Voir en annexe pour les tableaux détaillés des moyennes de comptage par lieu d'étude.

l'habillement des femmes selon deux critères – le fait de porter un pantalon ou non et le fait de porter des couleurs « vives »¹⁴⁷ ou non. J'ai également fait le choix de ne présenter que deux espaces publics observés – sur huit – par ville, afin d'en tirer des éléments généraux. Il ne s'agit donc pas ici d'une analyse exhaustive des données de comptage et d'observation.

Les espaces publics analysés ici seront le quai Vendevre et la Gare de Caen, le centre commercial Gunwharf Quays et Commercial road à Portsmouth, et enfin le square Verdrel et la place du Vieux Marché à Rouen. Bien entendu, d'autres espaces publics auraient pu être présentés mais les six espaces publics suivants sont des lieux qui ont été particulièrement commentés par les enquêtées – de manière positive ou négative –, dans les cartes participatives et/ou les entretiens et qui permettent donc de faire intervenir dans l'analyse des éléments liés aux autres méthodes.

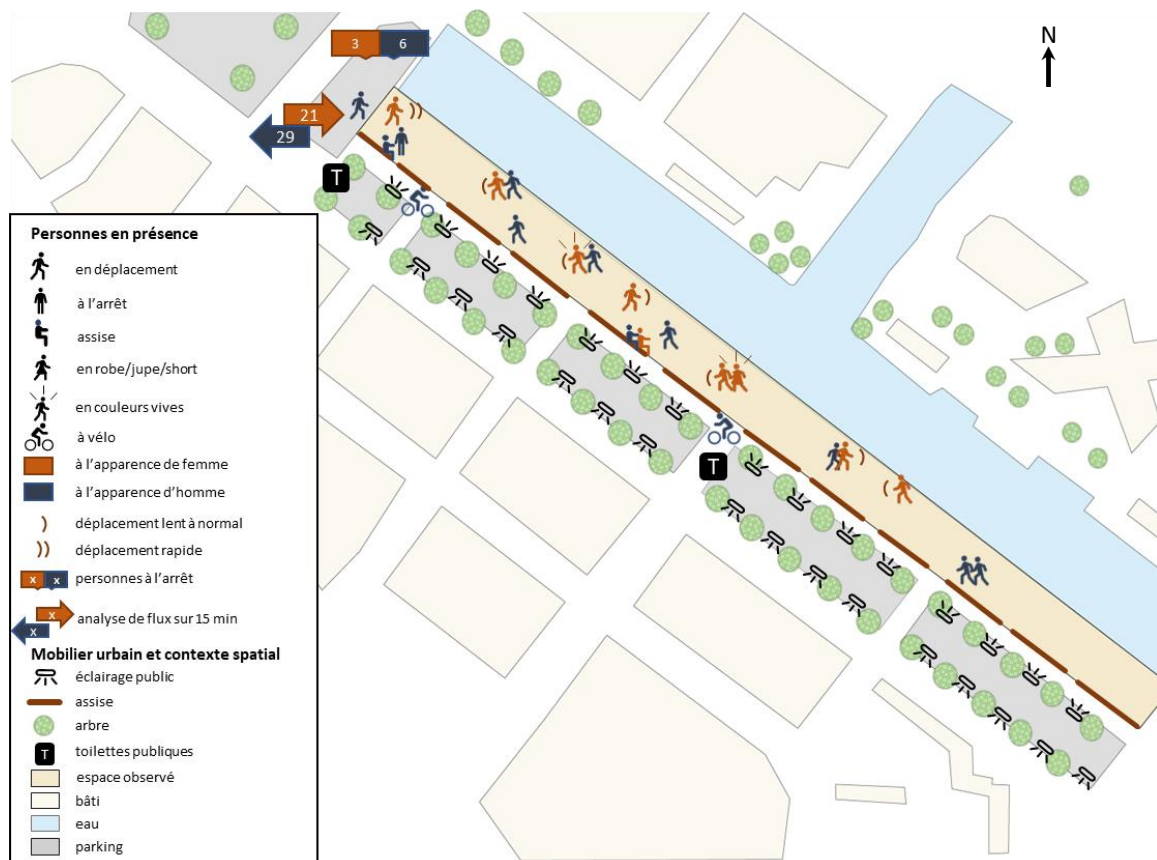
Le Quai Vendevre – tout comme les quais de Seine à Rouen et la digue de Portsmouth – est un espace fréquenté mais avec un flux de passant·e·s plutôt faible. Cet espace public se démarque des espaces en bordure de mer ou de fleuve à Rouen et Portsmouth car comme nous l'avons vu dans le chapitre 9, il s'agit d'un lieu représenté plutôt négativement, surtout de nuit et par les femmes les plus jeunes. En effet bien qu'il corresponde en de nombreux points à la vision d'un espace public « idéal » développées par les enquêtées, c'est également un lieu qui comporte de nombreux bars et bars de nuits séparés par un long parking et une route. Le quai Vendevre se trouve également à proximité directe de la Presqu'île de Caen, un espace en cours de réaménagement qui abrite encore une population de prostituées et de personnes marginalisées, avec la présence d'un centre d'accueil de jour. En journée, le flux du quai Vendevre est relativement mixte avec une légère surreprésentation d'hommes. Il y a en revanche en moyenne toujours deux fois plus d'hommes à l'arrêt que de femmes. D'ailleurs, les femmes assises sur les longs bancs en bois – bancs que l'on trouve sur toute la longueur du quai (voir photographie 23) – ne sont que très rarement seules. Au cours de mes observations, il s'agit de l'un des lieux où il m'était difficile de compter – et donc d'être à l'arrêt – seule, pendant quinze minutes sans me faire aborder par un homme qui souhaitait me parler, avoir mon numéro, voire m'embrasser, en soirée plus particulièrement mais également en journée. Mis à part cela, en journée les femmes observées marchent plutôt normalement, voire lentement le long du quai Vendevre, et la proportion de femmes avec des vêtements plus voyants est dans la moyenne des autres espaces caennais, même si ce sont principalement les femmes en groupe et en couple qui sont habillées de cette façon.

La nuit, la différence dans le rapport femme/homme du flux et des personnes à l'arrêt s'agrandi. Les groupes d'hommes sont plus nombreux et les femmes seules plus rares. Cependant, en relation avec le caractère festif du lieu, les femmes jeunes en robe, jupe ou short sont proportionnellement plus nombreuses. La population n'est pas uniquement constituée de

¹⁴⁷ Voir Partie 2, chapitre 6. 2. pour le détail de ce qui constitue un habillement en couleur « vive ».

jeunes car la proximité entre le parking et les restaurants du quai Vendevre attire également une population d'âge moyen ou plus âgée qui n'apparaît pas dans les comptages car il s'agit le plus souvent de couples ou groupes de personnes qui se rendent directement de leur voiture aux restaurants, sans passer par l'espace observé. Comme cela peut être visible sur la photographie ci-après du quai Vendevre en soirée et sur les schémas¹⁴⁸, les groupes d'hommes se concentrent généralement à l'extrémité la plus proche du centre-ville, interpellant les passantes les plus jeunes et provoquant régulièrement des stratégies corporelles chez celles-ci (évitement, accélération du rythme de marche).

Figure 85 : Analyse genrée du quai Vendevre de jour

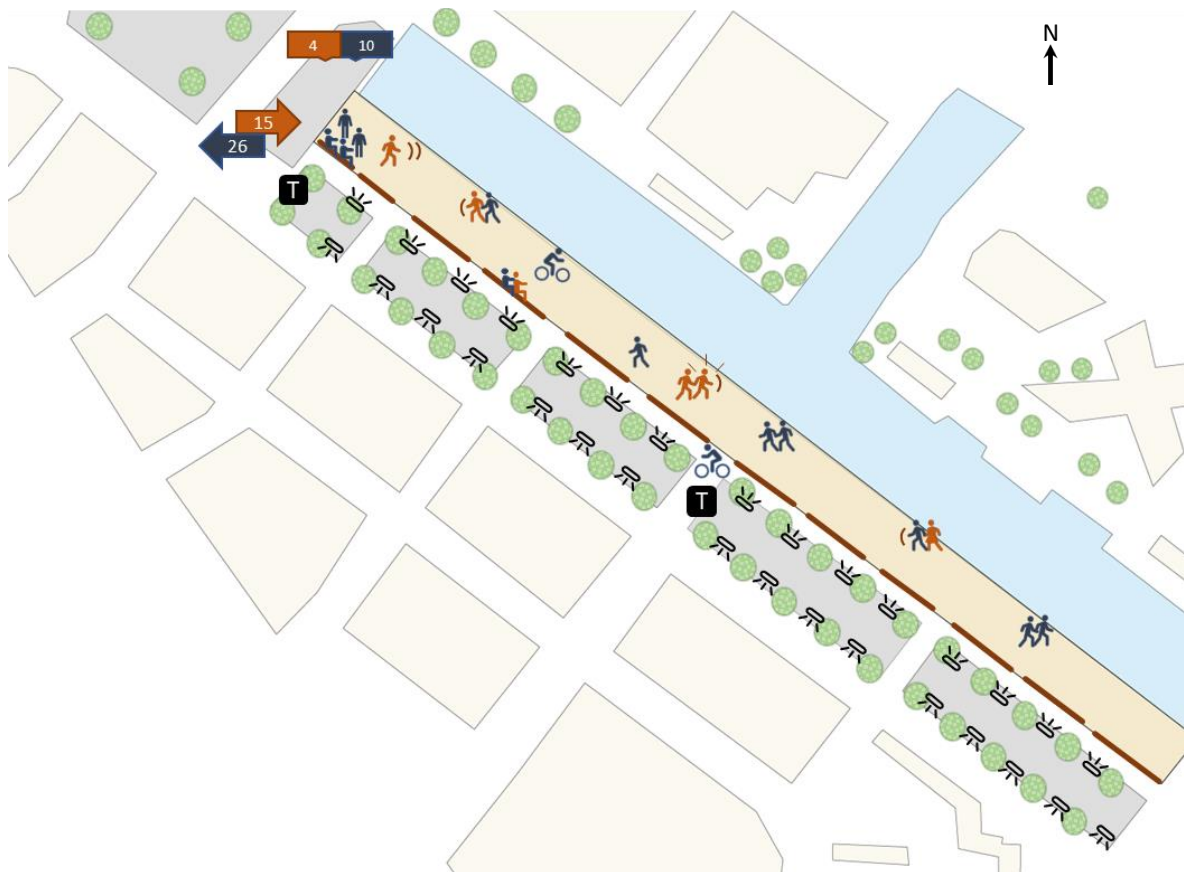


Source : comptages de 2018 à 2020

Réalisation : E.L.B., 2022

¹⁴⁸ Les schémas de ce chapitre ne comportent pas d'échelle car, pour des raisons de lisibilité, l'espace d'étude a souvent été élargi par rapport à la réalité cartographique.

Figure 86 : Analyse genrée du quai Vendeuvre de nuit



Source : comptages de 2018 à 2020

Réalisation : E.L.B., 2022

Photographie 23 : Le quai Vendeuvre en soirée

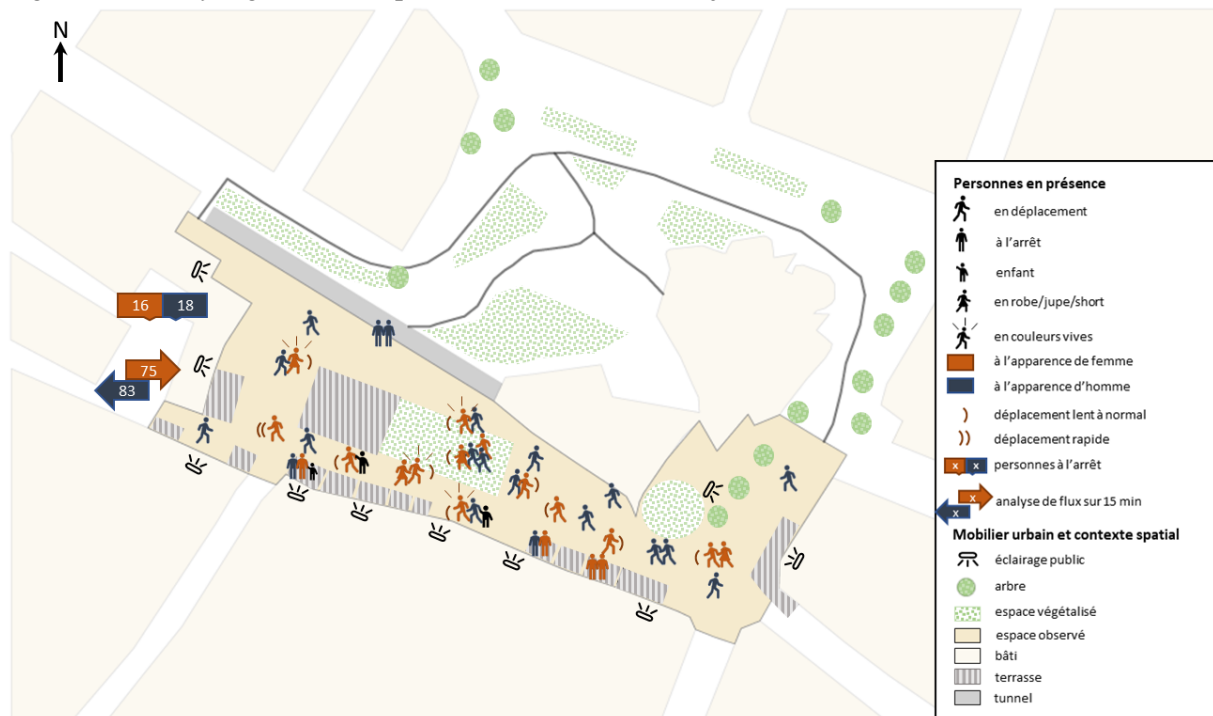


Photographie : E.L.B., août 2019

La place du Vieux Marché est située au cœur du centre-ville de Rouen, Rive Droite. C'est un lieu historique dont le dynamisme est axé sur le tourisme et la restauration (voir photographie 24). La fréquentation de cette place publique est très similaire de celle de la place

Saint-Sauveur à Caen mais assez différente de celle du Guildhall Square à Portsmouth, d'une part car ce dernier est la place de la mairie – il n'y a pas de place publique comparable à celle de Rouen et Caen à Portsmouth – et d'autre part car la population qui la traverse est influencée par le Guildhall Walk qui concentre des espaces festifs pour les étudiants et des *pubs* plus populaires. La place du Vieux Marché est séparée en deux zones par l'église Sainte Jeanne d'Arc et le marché couvert, la partie observée correspond à la zone sud de la place publique. Le flux sur cette place en journée est modéré, séparé quasiment également entre femmes et hommes. La quasi-totalité des femmes qui traversent cette place marchent à une allure lente à modérée, ce qui est plus élevé que la moyenne dans les espaces publics observés. La population est assez diversifiée en termes d'âges de jour. Les personnes à l'arrêt se trouvent principalement attablées aux terrasses ou bien dans l'espace végétalisé central qui correspond aux ruines de l'ancienne église Saint-Sauveur. Les passantes sont plutôt plus nombreuses à porter des habits plus voyants que dans la moyenne des autres espaces publics observés, à Rouen et dans les deux autres villes d'études. Elles sont également plus nombreuses à être en groupe de femmes, en groupe mixte, en couple ou en famille que dans d'autres lieux. En soirée, les observations concernant le flux sont sensiblement les mêmes, même si les passantes sont encore plus nombreuses à être accompagnées, et les familles moins nombreuses. Les personnes à l'arrêt sont cependant quatre fois et demie plus nombreuses en soirée que de jour, avec une surreprésentation de femmes (voir photographie 24).

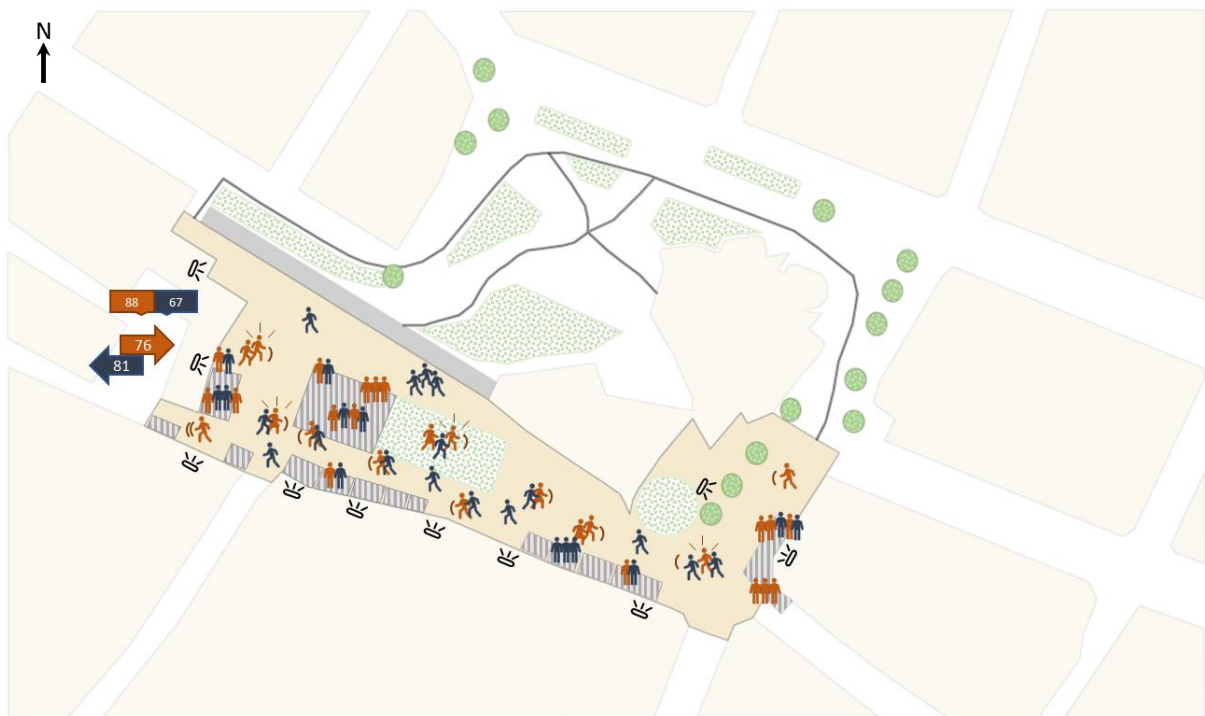
Figure 87 : Analyse genrée de la place du Vieux Marché de jour



Source : comptages de 2018 à 2020

Réalisation : E.L.B., 2022

Figure 88 : Analyse genrée de la place du Vieux Marché de nuit



Source : comptages de 2018 à 2020

Réalisation : E.L.B., 2022

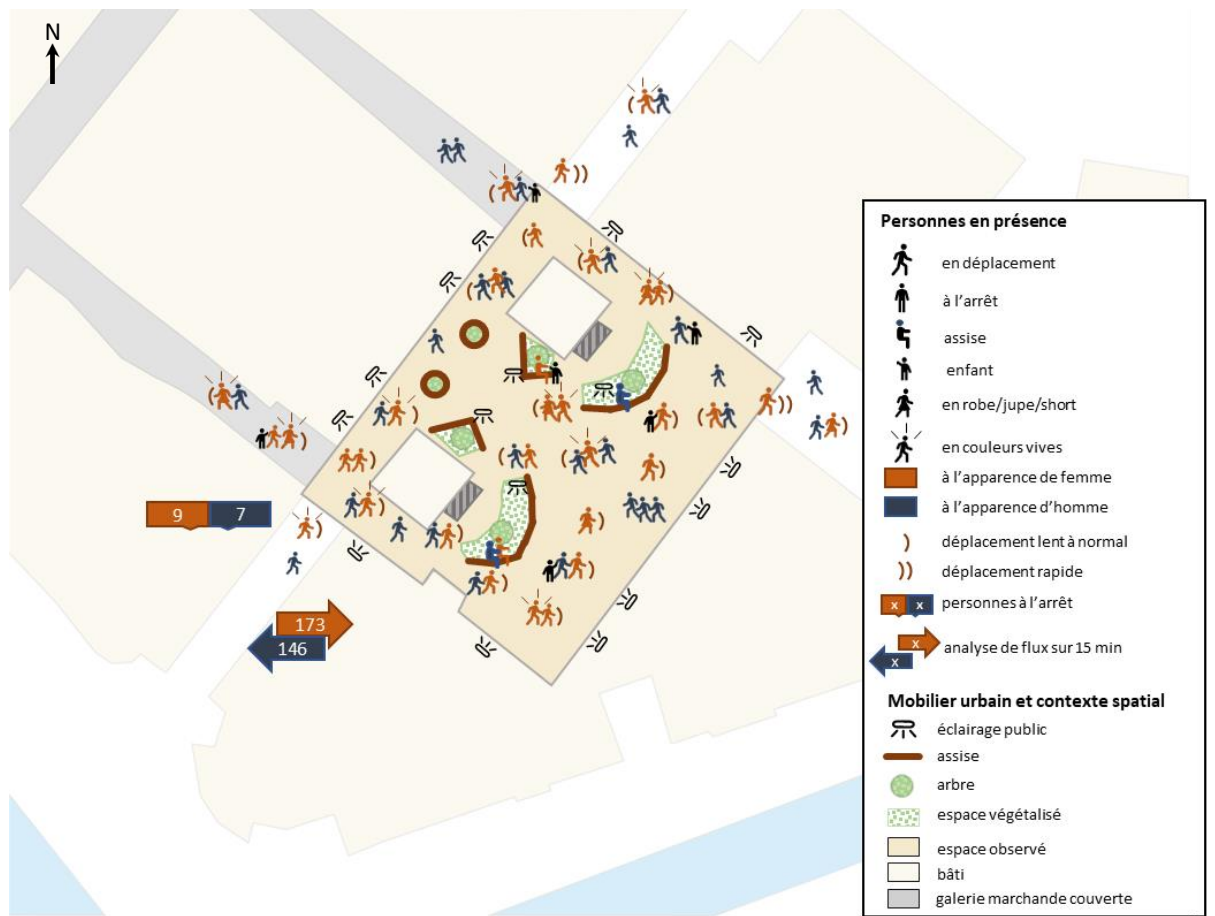
Photographie 24 : Place du Vieux marché en soirée



Photographie : E.L.B., juillet 2020

Les trois centres commerciaux observés à Caen, Rouen et Portsmouth sont assez différents les uns des autres. A Portsmouth, Gunwharf Quays est assez central, il remplace d'une certaine manière la rue commerçante principale analysée ci-après. Le flux à Gunwharf Quays est le plus intense de tous les espaces publics observés si l'on considère toutes les temporalités. En effet, c'est le seul lieu observé dont le flux de passants ne décroît pas le soir par rapport à la moyenne sur la journée – bien qu'il soit plus intense dans l'après-midi. C'est pour cette raison que, contrairement aux autres espaces analysés, seul un schéma de jour est proposé, les chiffres en journée et en soirée étant assez similaires. La différence principale en soirée est que le flux devient égal du point de vue de la répartition genrée, là où en journée il y a une surreprésentation féminine. Entre la journée et la soirée, le nombre de groupes d'hommes double pour atteindre une presque égalité avec le nombre de groupes de femmes. Les groupes d'hommes comme les groupes de femmes et les groupes mixtes sont principalement constitués de jeunes actifs qui se rendent dans les restaurants ou bien au cinéma le soir. La population festive de Gunwharf Quays n'est donc pas une population étudiante contrairement à celle du Guildhall Walk. Sur la place centrale du centre commercial, il n'y a que peu de personnes à l'arrêt, avec la même proportion de surreprésentation féminine que pour le flux – environ 55 % de femmes pour 45% d'hommes. La plupart des personnes à l'arrêt se concentrent dans la partie sud du centre commercial, avec des terrasses de restaurants donnant directement sur la mer. Contrairement à la proportion du flux, celle des personnes à l'arrêt augmente dans la surreprésentation féminine en soirée. Concernant l'allure des passants, la proportion des femmes marchant lentement est élevée et reste cohérente avec celle des autres espaces commerciaux observés. La proportion de femmes habillées de manière voyante est cependant plus élevée que dans d'autres espaces observés à Portsmouth comme Commercial road.

Figure 89 : Analyse genrée du centre commercial Gunwharf Quays de jour



Source : comptages de 2018 à 2020

Réalisation : E.L.B., 2022

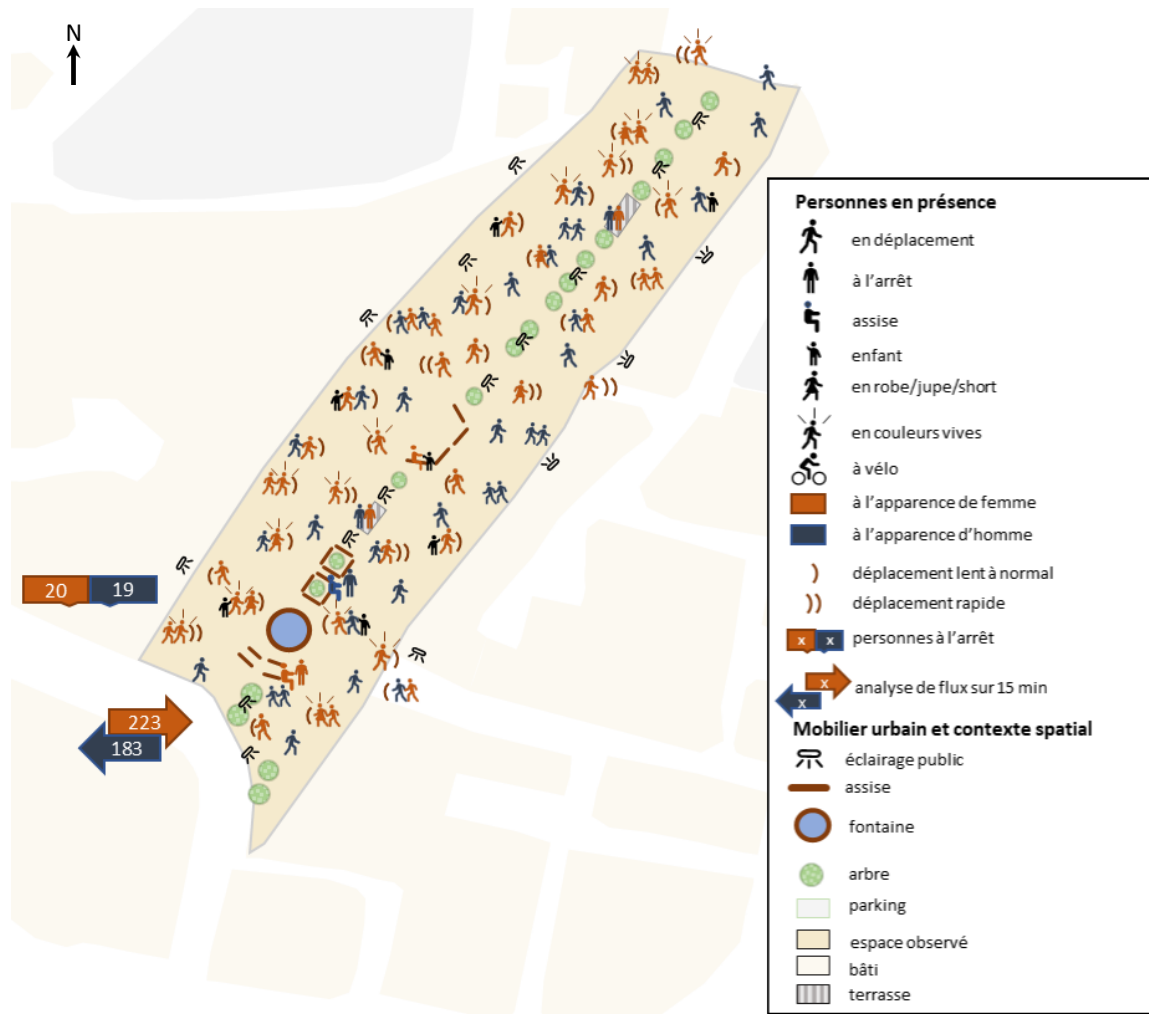
Photographie 25 : Gunwharf Quays en fin d'après-midi



Photographie : E.L.B., février 2019

Commercial road, tout comme le Boulevard Maréchal Leclerc à Caen et la rue des Carmes à Rouen, change de visage entre le jour et la nuit. La différence étant que là où à Caen et Rouen ces rues commerçantes sont perçues de manière plutôt neutre la nuit et plutôt positive de jour dans les commentaires des cartes participatives, Commercial road est perçue de manière plutôt négative en journée et négative de nuit. Ces trois rues ont pour caractéristique d'être très animées le jour et très peu fréquentées la nuit car elles n'intègrent pas ou très peu de commerces ouverts en soirée. La particularité de Commercial road est qu'au-delà du fait qu'elle soit la rue commerçante principale de Portsmouth, c'est aussi une des seules rues commerçantes du centre-ville. En effet, les autres rues commerçantes se trouvent dans la centralité concurrente, Southsea, et dans d'autres quartiers de la ville. Commercial road est donc bien plus isolée que les rues commerçantes observées à Caen et à Rouen, ce qui pourrait être une piste d'explication du ressenti des usagères et de leur manière de pratiquer cet espace. En effet, les passantes, et notamment les femmes seules sont en moyenne plus rapide dans Commercial road que dans les rues commerçantes de Caen et Rouen, mais seulement un peu plus rapides que dans la moyenne des lieux observés à Portsmouth – les habitantes de Portsmouth sont plus nombreuses à marcher rapidement que les habitantes de Caen et Rouen. La proportion de femmes portant des couleurs « vives » et la proportion de femmes portant un pantalon est assez similaire à celle des autres espaces observés à Portsmouth de jour. Cependant, de nuit, les passantes sont moins nombreuses que la moyenne à porter des vêtements de couleur « vive » et les femmes en général sont deux fois moins nombreuses parmi les passant·e·s que les hommes. En journée comme de nuit, la distribution des femmes seules, en groupe ou en couple est relativement égale, le public de Commercial road est assez diversifié de ce point de vue, mais également du point de vue des âges avec une plus grande proportion de femmes âgées de jour que dans d'autres espaces observés, ce qui est similaire avec les observations menées dans les autres rues commerçantes à Caen et à Rouen. Les familles et les personnes avec enfants, lorsqu'elles sont à l'arrêt, se placent principalement au niveau de la fontaine, l'une des zones les plus appréciées de la rue. C'est également une zone où se trouve pendant la journée un food-truck où de nombreuses personnes prennent un petit-déjeuner ou un déjeuner, et où sont organisées régulièrement des opérations d'entretien gratuit de vélos par une association. Cette zone est également la seule qui ouvre la perspective sur une rue commerçante subsidiaire, il y a donc plus d'espace dans cette partie de la rue (voir photographie 26).

Figure 90 : Analyse genrée de Commercial road de jour



Source : comptages de 2018 à 2020

Réalisation : E.L.B., 2022

Photographie 26 : Commercial road dans l'après-midi



Photographie : E.L.B., juin 2019

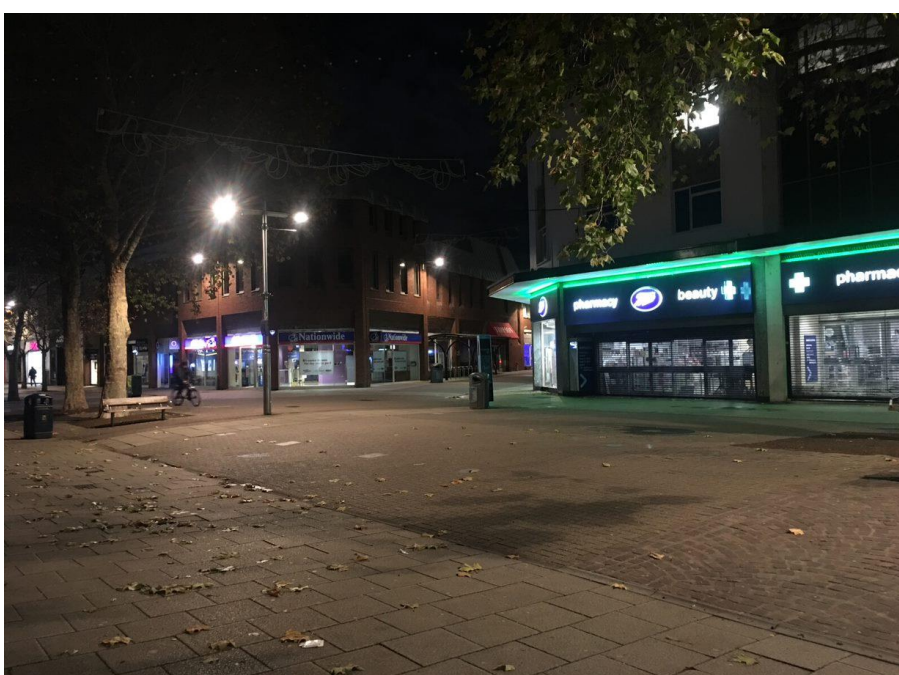
Figure 91 : Analyse genrée de Commercial road en soirée



Source : comptages de 2018 à 2020

Réalisation : E.L.B., 2022

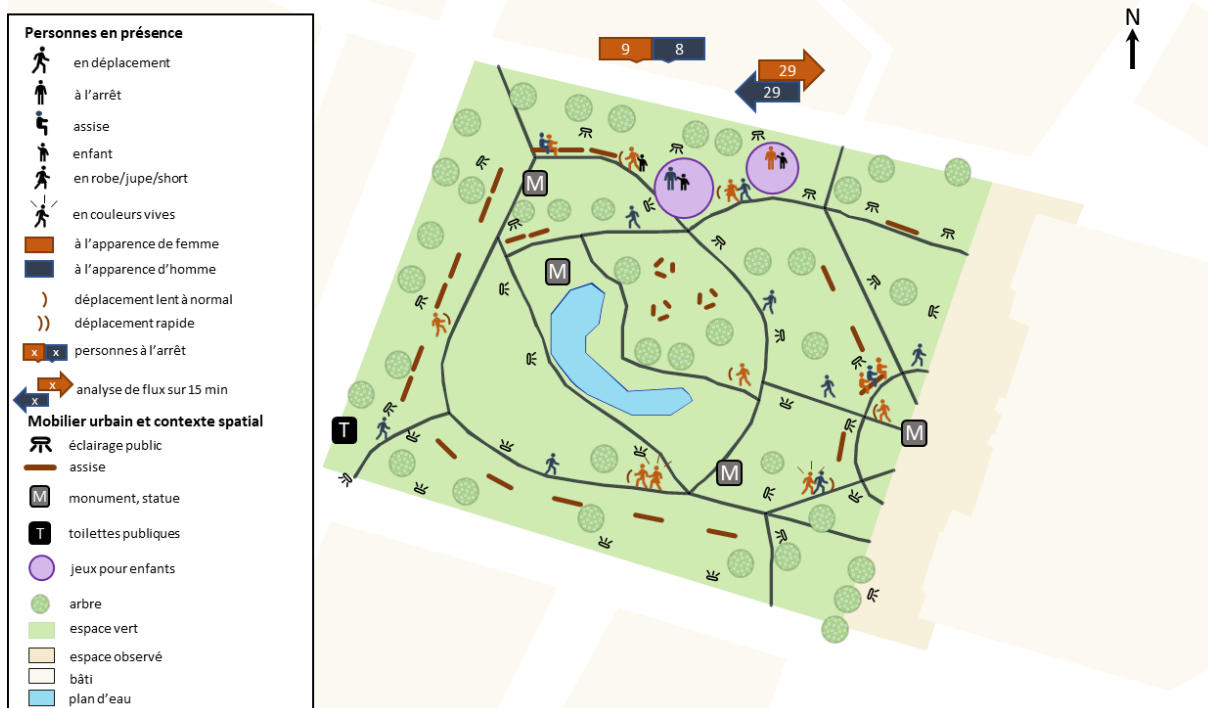
Photographie 27 : Commercial Road en soirée



Photographie : E.L.B., février 2019

Les espaces verts analysés dans chacune des villes d'études sont également très différents, que ce soit pour leur position dans la ville, leur structure ou les équipements qu'ils possèdent. Le square Verdrel, récemment réaménagé¹⁴⁹ comporte donc un plan d'eau, des toilettes publiques, des éléments artistiques (statues, monuments, installations temporaires), de nombreux bancs et des jeux pour enfants. Il correspond donc en théorie en plusieurs points à la description d'un espace public « idéal » donnée par les enquêtées. Comme la plupart des espaces verts, c'est un lieu plutôt très bien perçu de jour mais qui inspire plus de méfiance de la part des enquêtées de nuit. Ainsi, si le flux de personnes traversant le parc est parfaitement égalitaire de jour en moyenne – il n'y a d'ailleurs pas de différence entre le matin et l'après-midi –, il y a une nette surreprésentation masculine en soirée. Concernant les personnes à l'arrêt, l'évolution est similaire avec une presque égalité de jour entre femmes et hommes et une surreprésentation d'hommes de nuit. De même, les passantes sont nettement plus rapides en soirée que pendant la journée, où elles sont plus lentes en moyenne que dans les autres espaces publics observés. Les passantes sont plus souvent seules de jour et leur habillement reste dans la moyenne des autres espaces observés, c'est-à-dire environ 80% de femmes en pantalon, et environ 65% de femmes habillées en couleurs « ternes ». De nuit, le nombre de femmes habillées en couleur « terne » augmente, ce qui est cohérent avec la moyenne des autres observations à Rouen.

Figure 92 : Analyse générée du square Verdrel de jour



Source : comptages de 2018 à 2020

Réalisation : E.L.B., 2022

¹⁴⁹ Voir sous-partie précédente.

Figure 93 : Analyse genrée du square Verdrel de nuit



Source : comptages de 2018 à 2020

Réalisation : ELB, 2022

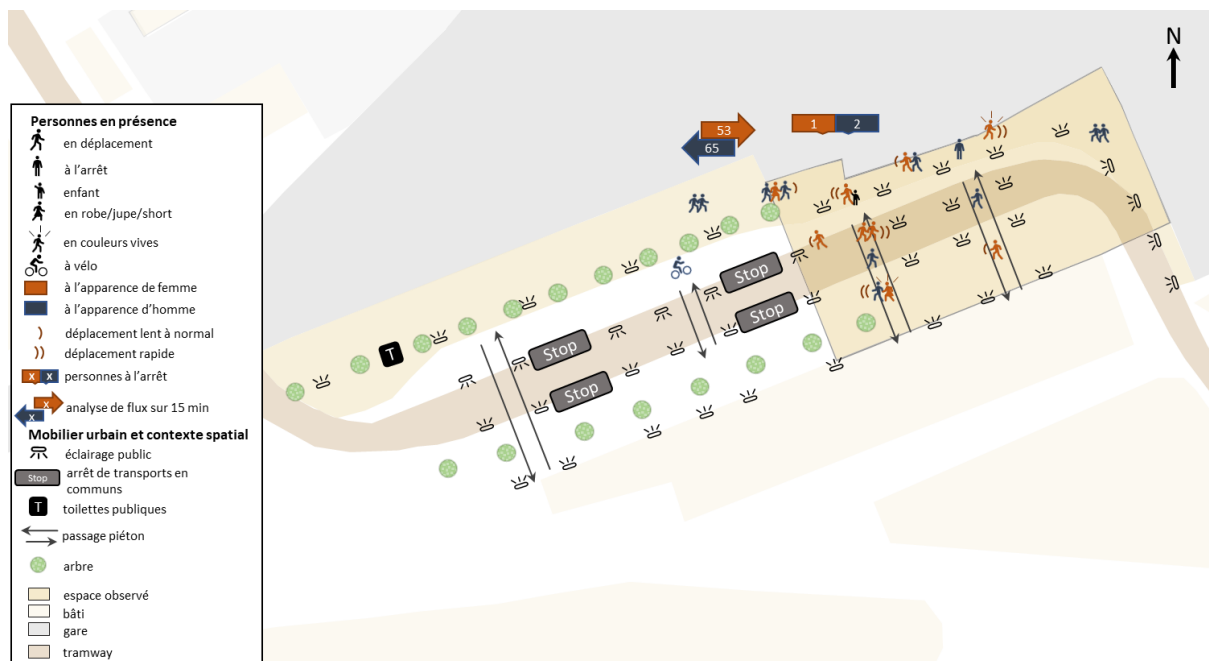
Photographie 28 : Square Verdrel de jour



Photographie : E.L.B., janvier 2020

La gare de Caen est l'espace le plus rejeté de toutes les villes d'études, le verdict des enquêtées de la carte participative et des entretiens est unanime. Dans les chiffres, la fréquentation de la gare est en surreprésentation masculine dans le flux et pour les personnes à l'arrêt, de jour et de nuit, avec une accentuation de cette surreprésentation de nuit. Malgré tout, cette surreprésentation n'est pas très marquée, ce qui n'est pas surprenant car il s'agit avant tout d'un lieu utilitaire, d'un lieu de mobilité avec la gare ferroviaire et la gare routière. Ce qui est le plus intéressant est dans l'analyse du flux de femmes. Celles-ci sont particulièrement nombreuses à avoir une allure rapide. Cela pourrait paraître normal car il s'agit bien d'un lieu de flux, mais si l'on compare les chiffres à la journée avec la gare de Rouen et la gare de *Portsmouth and Southsea*, on remarque que 47% des femmes comptabilisées ont une allure rapide à Caen, là où seulement 32% des femmes le sont à la gare de Portsmouth et 16% à la gare de Rouen. Cette différence dans l'allure de marche des femmes observées ne se traduit en revanche pas sur le fait de porter des couleurs « vives » ou de porter autre chose qu'un pantalon. Cependant, les observations qualitatives à la gare de Caen ont mis en avant le fait que des femmes noires, d'âge moyen en robes traditionnelles africaines, très colorées, constituaient une partie importante du flux de femmes comptabilisées comme en robe et en couleur « vive », ce qui n'est pas le cas dans les autres espaces publics observés à Caen. Il s'agit donc d'un facteur culturel à prendre en compte afin d'apporter de la nuance aux résultats de comptages de la gare de Caen.

Figure 94 : Analyse genrée de la gare de Caen de jour



Source : comptages de 2018 à 2020

Réalisation : E.L.B., 2022

Figure 95 : Analyse genrée de la gare de Caen de nuit



Source : comptages de 2018 à 2020

Réalisation : E.L.B., 2022

Photographie 29 : Gare de Caen en soirée



Photographie : E.L.B., septembre 2019

Comme exposé au cours de cette sous-partie avec les six exemples détaillés de lieux d'observation et de comptage, analyser de manière quantitative l'attitude corporelle des usagères des espaces publics permet effectivement de comprendre si celles-ci se sentent à l'aise ou non dans un espace public, mais ces données doivent être croisées avec des données qualitatives afin de comprendre les raisons de ce malaise. Par ailleurs, comme détaillé dans les

tableaux récapitulatifs ci-après, l'analyse des comptages d'un espace public nécessite la comparaison avec d'autres comptages dans la même ville pour mettre en lumière certains espaces publics. Par exemple, sur les espaces analysés, les usagères semblent marcher en moyenne plus rapidement à Portsmouth qu'à Caen et Rouen et plus lentement à Rouen. Les habitantes de Portsmouth semblent également plus nombreuses à porter des vêtements plus voyants, ce qui correspond à une différence culturelle observée entre la France et l'Angleterre. La vitesse de marche semble être le facteur le plus parlant mais il est important de préciser que, comme indiqué sur les schémas précédents, c'est également dans les espaces publics où les femmes seules sont les moins nombreuses que le pourcentage de femmes marchant plus lentement est le plus élevé. Mis à part les gares, les lieux qui concentrent des flux de femmes jeunes – universités et lieux festifs – se caractérisent également par une proportion de femmes marchant rapidement, portant des pantalons et habillées de couleur « terne », ce qui rejoint les témoignages des enquêtées les plus jeunes lors des entretiens en lien avec la problématique du harcèlement sexiste et sexuel, mais également de l'affirmation de son propre corps avec le temps.

Tableau 14 : Récapitulatif des comptages concernant l'habillement et la vitesse de marche des passantes à Portsmouth, en pourcentage

| | | | Pantalon | Robe, jupe, short | Couleur « terne » | Couleur « vive » | Marche normale à lente | Marche rapide |
|---------------------------|------|---------------------|-------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------------|---------------|
| Portsmouth | Jour | Portsmouth Station | 84 | 16 | 64 | 36 | 67 | 33 |
| | | Université | 81 | 19 | 69 | 31 | 81 | 19 |
| | | Brandsburry park | 81 | 19 | 61 | 39 | 85 | 15 |
| | | Albert road | 79 | 21 | 64 | 36 | 80 | 20 |
| | | Gunwharf Quays | 79 | 21 | 64 | 36 | 86 | 14 |
| | | Guildhall Square | 82 | 18 | 68 | 32 | 78 | 22 |
| | | Eastney Esplanade | 73 | 27 | 57 | 43 | 88 | 12 |
| | | Commercial road | 83 | 17 | 64 | 36 | 77 | 23 |
| | | MOYENNE JOUR | 80,3 | 19,8 | 63,9 | 36,1 | 80,3 | 19,8 |
| | Nuit | Portsmouth Station | 80 | 20 | 69 | 31 | 71 | 29 |
| | | Université | 85 | 15 | 77 | 23 | 82 | 18 |
| | | Brandsburry park | 87 | 13 | 65 | 35 | 84 | 16 |
| | | Albert road | 76 | 24 | 65 | 35 | 80 | 20 |
| | | Gunwharf Quays | 71 | 29 | 61 | 39 | 88 | 12 |
| | | Guildhall Square | 81 | 19 | 71 | 29 | 76 | 24 |
| | | Eastney Esplanade | 53 | 47 | 55 | 45 | 86 | 14 |
| | | Commercial road | 84 | 16 | 73 | 27 | 79 | 21 |
| MOYENNE NUIT | | 77,1 | 22,9 | 67,0 | 33,0 | 80,8 | 19,3 | |
| MOYENNE PORTSMOUTH | | 78,7 | 21,3 | 65,4 | 34,6 | 80,5 | 19,5 | |

Réalisation : E.L.B., 2022

Tableau 15 : Récapitulatif des comptages concernant l'habillement et la vitesse de marche des passantes à Caen, en pourcentage

| | | | Pantalon | Robe, jupe, short | Couleur « terne » | Couleur « vive » | Marche normale à lente | Marche rapide |
|----------------------|---------------------|---------------------------------------|-------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------------|---------------|
| Caen | Jour | Gare de Caen | 78 | 22 | 64 | 36 | 49 | 51 |
| | | Université Campus 1 | 90 | 10 | 65 | 35 | 70 | 30 |
| | | Château de Caen (extérieur) | 85 | 15 | 64 | 36 | 83 | 17 |
| | | Rue écuycère | 82 | 18 | 60 | 40 | 76 | 24 |
| | | Centre commercial des Rives de l'Orne | 78 | 22 | 69 | 31 | 79 | 21 |
| | | Pl. Saint-Sauveur | 82 | 18 | 66 | 34 | 80 | 20 |
| | | Quai Vendeuvre | 81 | 19 | 63 | 37 | 79 | 21 |
| | | Bvd Maréchal Leclerc | 83 | 17 | 68 | 32 | 78 | 22 |
| | MOYENNE JOUR | 82,4 | 17,6 | 64,9 | 35,1 | 74,3 | 25,8 | |
| | Nuit | Gare de Caen | 85 | 15 | 69 | 31 | 66 | 34 |
| | | Université de Caen Campus 1 | 88 | 12 | 78 | 22 | 76 | 24 |
| | | Château de Caen | 65 | 35 | 78 | 22 | 76 | 24 |
| | | Rue Écuycère | 82 | 18 | 63 | 37 | 71 | 29 |
| | | Centre commercial des Rives de l'Orne | 85 | 15 | 73 | 27 | 73 | 27 |
| | | Pl. Saint-Sauveur | 79 | 21 | 74 | 26 | 77 | 23 |
| | | Quai Vendeuvre | 80 | 20 | 71 | 29 | 71 | 29 |
| Bvd Maréchal Leclerc | | 87 | 13 | 75 | 25 | 72 | 28 | |
| MOYENNE NUIT | 81,4 | 18,6 | 72,6 | 27,4 | 72,8 | 27,3 | | |
| MOYENNE CAEN | | 81,9 | 18,1 | 68,8 | 31,3 | 73,5 | 26,5 | |

Réalisation : E.L.B., 2022

Tableau 16 : Récapitulatif des comptages concernant l'habillement et la vitesse de marche des passantes à Rouen, en pourcentage

| | | | Pantalon | Robe, jupe, short | Couleur « terne » | Couleur « vive » | Marche normale à lente | Marche rapide |
|----------------------|---------------------|---------------------------|-------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------------|---------------|
| Rouen | Jour | Gare de Rouen | 78 | 22 | 71 | 29 | 86 | 14 |
| | | Université UFR de Droit | 87 | 13 | 73 | 27 | 93 | 7 |
| | | Square Verdrel | 80 | 20 | 62 | 38 | 95 | 5 |
| | | Pl. du 19 Avril 1944 | 76 | 24 | 65 | 35 | 91 | 9 |
| | | Centre commercial Dock 76 | 75 | 25 | 63 | 37 | 96 | 4 |
| | | Pl. du Vieux Marché | 70 | 30 | 65 | 35 | 93 | 7 |
| | | Prom. de la France libre | 84 | 16 | 69 | 31 | 91 | 9 |
| | | Rue des Carmes | 72 | 28 | 65 | 35 | 90 | 10 |
| | MOYENNE JOUR | 77,8 | 22,3 | 66,6 | 33,4 | 91,9 | 8,1 | |
| | Nuit | Gare de Rouen | 81 | 19 | 74 | 26 | 76 | 24 |
| | | Université UFR de Droit | 90 | 10 | 80 | 20 | 94 | 6 |
| | | Square Verdrel | 73 | 27 | 77 | 23 | 86 | 14 |
| | | Pl. du 19 Avril 1944 | 75 | 25 | 73 | 27 | 85 | 15 |
| | | Centre commercial Dock 76 | 82 | 18 | 79 | 21 | 94 | 6 |
| | | Pl. du Vieux Marché | 68 | 32 | 68 | 32 | 93 | 7 |
| | | Prom. de la France libre | 75 | 25 | 65 | 35 | 98 | 2 |
| Rue des Carmes | | 69 | 31 | 67 | 33 | 86 | 14 | |
| MOYENNE NUIT | 76,6 | 23,4 | 72,9 | 27,1 | 89,0 | 11,0 | | |
| MOYENNE ROUEN | | 77,2 | 22,8 | 69,8 | 30,3 | 90,4 | 9,6 | |

Réalisation : E.L.B., 2022

Conclusion du chapitre 11

Dans ce onzième et dernier chapitre, il a été question de faire le lien entre aménagement, espaces publics et espaces corporels de femmes. Pour comprendre l'importance de cette relation, il est nécessaire de saisir le caractère profondément genré de la construction et du vécu des espaces publics, mais également le rapport entre ressenti et aménagement urbain. Or, ces deux relations sont rarement une évidence pour les enquêtées. Si une partie de celles-ci font le lien entre le genre d'une personne et son rapport aux espaces publics, c'est principalement par leur vécu du harcèlement sexiste et sexuel. Il serait donc nécessaire, dans le cas d'une intégration des usagères dans la réflexion et l'aménagement des espaces publics urbains, d'explicitier cette relation pour que celles-ci puissent comprendre l'éventail des actions envisageables et le rôle possible de l'aménagement des espaces publics dans leur vécu quotidien, ainsi que les limites de ces aménagements.

L'importance du croisement des méthodes et notamment l'utilisation de méthodes mixtes se révèle tout particulièrement dans ce chapitre. Concernant la question du rapport entre confort et inconfort, les entretiens apportent des précisions par rapport aux données issues des cartes participatives¹⁵⁰ en détaillant l'axe de l'aménagement, mais également en développant les représentations d'un espace public « idéal ». La perception de l'aménagement à l'échelle du quartier est ensuite abordée d'un point de vue intersectionnel avec l'analyse des marches comparatives. Ainsi, la classe sociale, mais également l'éloignement par rapport au centre urbain influencent les représentations mais également les perceptions quotidiennes de la ville. Bien que les différences entre les marches de Caen et de Rouen soient notables – composition sociale des groupes, différence de structure des villes entre une métropole et une communauté urbaine – certains éléments se recoupent comme le lien entre perception de la mixité, aménagement urbain et sentiment de confort. En liant ces derniers résultats avec les données régulières de comptages et d'observations certains éléments sont à mettre en avant, comme le fait qu'un espace public avec une majorité de femmes sera plus souvent perçu comme mixte. Ainsi, un espace mixte ou avec une majorité de femmes sera plus souvent ressenti par les marcheuses comme plus confortable. De même, il sera plus marqué dans les comptages par la présence de femmes portant des vêtements catégorisés comme de couleur « vive » et autres que des pantalons, ainsi que de femmes marchant lentement, mais également plus de groupes de femmes pour lesquelles ces derniers critères sont plus marqués, même dans les lieux avec une majorité d'hommes. Chaque méthode, prise individuellement, présente des lacunes. Mais l'utilisation de ces mêmes méthodes, croisées, avec notamment l'intégration des comptages, a permis d'aboutir à une vision systémique intégrant échelle de l'individu, échelle du groupe, où parfois ces deux visions s'entremêlent.

¹⁵⁰ Développées dans le chapitre 9.

Conclusion de la troisième partie

Si les facteurs provoquant un sentiment d'inconfort dans les espaces publics sont assez clairs à la lecture des résultats des cartes participatives – présence de groupes d'hommes à l'arrêt, de personnes alcoolisées ou représentées comme « déviantes », harcèlement de rue, espace public sale ou d'apparence négligée, espace fermé, impraticable pour les femmes avec des enfants – les facteurs, notamment sociaux, qui provoquent un sentiment de confort sont plus flous. C'est notamment dans ce sens que les méthodes mixtes, par le croisement des données quantitatives de comptage, mais également les données qualitatives portant sur l'aménagement – entretiens et marches comparatives – ont pu compléter les résultats des cartes participatives.

Les espaces publics confortables sont avant tout décrits par les enquêtées comme rassemblant une diversité d'usager·e·s – genre, âge et classe sociale notamment – mobiles, et immobiles. C'est cette diversité associée au fait qu'un lieu soit « vivant » – c'est-à-dire avec de l'animation, du passage sans que le flux soit excessif, des commerces – tout au long de la journée et dans la soirée, qui semble être la clé du développement d'un sentiment de confort chez les enquêtées. La présence d'éléments naturels, et notamment de l'eau sous toutes ses formes – fontaines, rivière, fleuve, mer – s'est avérée particulièrement intéressante dans les trois villes d'étude et mérite de s'y attarder en conclusion. Portsmouth est la ville où les représentations des usagères sont les plus positives, c'est aussi une ville portuaire et maritime dans laquelle le littoral et le port sont mis en valeur et intégrés dans la ville. Même de nuit, le front de mer est représenté assez positivement. Près de la jetée – sur la partie centrale – le front de mer est éclairée par des guirlandes lumineuses, rendant la lumière plus douce et donnant un caractère festif au lieu. Si une partie n'est pas éclairée ou presque, les usager·e·s peuvent rapidement comprendre pourquoi, en croisant de nombreux animaux entre les espaces verts et la plage. À Caen, le port, depuis son réaménagement, est plutôt bien perçu de jour par les usagères. Malgré tout, le linéaire de l'Orne en centre-ville pourrait être plus valorisé pour devenir un réel espace de vie. À Rouen par contre, la Seine est plus vécue comme une frontière entre les deux rives que comme un lieu de confort et d'apaisement. Ce n'est pas un espace représenté particulièrement négativement – les aménagements de bord de Seine, comme la prairie Saint-Sever et les quais Rive Gauche de manière générale ressortent ponctuellement comme des lieux de loisirs appréciés lors des entretiens – mais il agit encore comme une forme de zone tampon. Les points d'eau sont également à exploiter pour apporter du confort et de l'apaisement dans les trois villes. En effet, à Rouen, la mare du square Verdrel est l'élément caractéristique le plus plébiscité par les enquêtées, c'est aussi celui qui est le plus identifié. À Caen, la fontaine de la place de la République est regrettée alors qu'elle ne fonctionnait plus depuis plusieurs années. Le fait de l'avoir remplacée lors du réaménagement de la place par des jeux d'eau souterrains n'est pas suffisant car l'eau finalement n'est plus directement visible,

contrairement à Commercial road à Portsmouth où la zone autour de la fontaine est la seule qui est vécue comme agréable par les enquêtées. Cette question spécifique de l'importance de l'eau comme élément de confort dans les espaces urbains qui s'est détachée à l'analyse des différents matériaux d'enquête, mériterait d'être approfondie à la suite de cette thèse par une recherche s'y attachant plus particulièrement.

L'approche globale de cette thèse, sur un sujet aussi large et diversifié que les représentations et le vécu des femmes dans les espaces publics urbains de villes moyennes, a un double intérêt. Tout d'abord, la mise en lumière d'éléments nécessitant une recherche plus approfondie en ce qui concerne la relation entre (in)confort et espaces publics urbains, mais ensuite – et surtout – l'apport d'une analyse systémique et intersectionnelle sur la relation entre corps de femmes, espaces publics urbains et aménagement.

Le point de départ de cette analyse a été la compréhension de la mobilité des habitantes de Caen, Rouen et Portsmouth, principalement par le croisement des facteurs d'âge et de classe sociale mobilisés dans cette thèse. En effet, si les entretiens avec les enquêtées ont tous débutés par la création d'une carte mentale et la description de leur trajets et mode(s) de mobilité(s) ce n'est pas par hasard. Même si des représentations des espaces publics peuvent être construites sans la pratique de ceux-ci, ces représentations sont malgré tout enrichies et développées par le vécu et la perception quotidienne des espaces publics. Les représentations des espaces publics sont donc largement influencées par le degré de mobilité des enquêtées ainsi que par leurs modes de déplacement. Or ces deux derniers éléments sont largement influencés par l'âge, mais surtout par la classe sociale. En effet, si l'avancée en âge peut rendre l'accès à des modes de mobilité douces – marche, cycles – plus pénible, la classe sociale s'avère déterminante afin de pallier à ces difficultés. De fait, les femmes interrogées habitant un quartier de classe « populaire » sont moins mobiles de manière générale et ont moins accès à une mobilité multimodale, qui semble être la clé permettant aux femmes les plus âgées de l'échantillon d'avoir une pratique diversifiée et régulière des espaces publics. De même, cette différenciation dans les représentations selon le degré de mobilité, et donc selon l'âge et la classe sociale notamment, est appuyée par les résultats des marches comparatives. Ces résultats mettent en évidence une moins bonne représentation des espaces publics centraux pour le groupe de femmes le plus défavorisé socialement.

Les représentations globales des trois villes d'études développées à travers les cartes participatives sont donc à considérer comme étant fonction de la mobilité des usagères, et plus particulièrement de leur mobilité piétonne. Cela est particulièrement notable lorsque l'on croise l'âge des participantes avec les temporalités renseignées – diurne et nocturne. En effet, si les femmes les plus jeunes sont celles qui – dans les trois villes d'étude – font le plus ressortir la nuit, cette proportion décroît jusqu'à presque disparaître après 65 ans voire totalement disparaître après 75 ans à Caen et à Rouen. Bien qu'il y ait d'importantes différences entre les

trois villes d'étude, l'âge – potentiellement en relation avec la pratique nocturne ou non des espaces publics mais pas uniquement – semble également avoir une grande influence sur la nature de la représentation. Ainsi, les femmes les plus jeunes sont aussi celles qui ont la vision la plus négative de la ville, notamment en lien avec leur expérience de situations de « rappel à l'ordre », de harcèlement sexiste et sexuel ou simplement de situations – principalement nocturnes – où leur vécu est largement influencé par une construction extérieure de leur représentation – famille, amis, médias etc. Bien que légèrement différentes entre Caen, Rouen et Portsmouth, les causes générales du sentiment d'inconfort sont clairement identifiables pour la plupart des femmes interrogées par le biais des cartes participatives. Les plus notables sont l'aménagement et le caractère sombre ou fermé d'un lieu, la présence d'hommes et en particulier de groupes d'hommes, alcoolisés et/ou statiques ou encore le fait d'avoir fait l'expérience d'une agression, de harcèlement ou de regards appuyés. Cependant la pratique parfois quotidienne de ces espaces inconfortables n'est pas vécue de la même façon par toutes les femmes. Les résultats issus des entretiens, notamment par l'analyse du concept de féminité et du rapport au corps des enquêtées ont permis de mettre en lumière l'évolution de ce rapport entre corps de femmes et espaces publics avec l'âge, mais également sa différenciation selon les classes sociales. Si les femmes les plus jeunes, et notamment les femmes habitant des quartiers de classe « moyenne » et « populaire » semblent être celles qui développent le plus de stratégies corporelles et dans un plus grand nombre d'espaces publics, les entretiens ont également mis en évidence une baisse de la pression corporelle et notamment du *male gaze* avec l'âge, en parallèle avec une prise de confiance personnelle dans les espaces publics.

Si les raisons encourageant le développement d'un sentiment de confort se dessinent en opposition de celles du sentiment d'inconfort à l'analyse des résultats de la carte participative, elles ne sont pas clairement énoncées. C'est bien par le croisement avec les entretiens, mais également avec les comptages et les marches comparatives que l'importance du développement d'espaces de convivialité intégrant des éléments de nature, accessibles et permettant l'arrêt de populations diversifiées se confirme. La mise en lumière de l'apport d'une recherche sur un sujet aussi large que celui de cette thèse passe donc bien par une volonté d'analyse systémique et donc par la mobilisation de différentes méthodes – quantitatives, qualitatives – permettant d'intégrer différentes échelles, lieux, quartiers, villes, pays, individu, groupe.

Conclusion Générale

Quelle place pour les femmes et la libre expression de leur corps dans les espaces publics urbains ? Au cours de cette thèse, je me suis avant tout posé cette question, basée sur ma propre introspection. Pourquoi me suis-je repliée sur les espaces privés et sur certains horaires lors de mes sorties en avançant vers l'âge adulte, alors que plus jeune je parcourais ma ville seule ou accompagnée – même tôt le matin – pour le simple plaisir de marcher, de découvrir de nouveaux lieux ? Pourquoi ai-je commencé à développer cette « prudence » et de manière plus importante encore, pourquoi ai-je éprouvé le besoin de modifier la mise en scène de mon propre corps selon les espaces que je prévoyais de traverser ? Ainsi, avec cette recherche, j'ai voulu comprendre les facteurs qui régissaient la relation entre les espaces corporels féminins et les espaces publics au quotidien, de manière systémique. J'ai analysé ces deux types d'espaces, extrêmement variés, dans leur diversité. En effet, étudier les espaces corporels ne veut pas dire détacher les corps physiques de leurs imbrications sociales et culturelles, de leurs stades de vie et de leur vécu quotidien. De même, étudier les espaces publics nécessite d'en comprendre le contexte et de les intégrer dans une analyse multiscalaire.

Plusieurs axes – dont deux principaux – se détachent donc dans l'analyse de cette relation. Tout d'abord, celui de la mobilité car si les représentations ne s'appuient pas toujours sur un vécu et sur des perceptions quotidiennes, la mobilité ou l'absence de mobilité détermine le besoin d'adaptation des corps et conditionne la mise en place de stratégies corporelles. Une grande partie de ce travail se base d'ailleurs sur le rapport piéton aux espaces publics car il permet d'appréhender ces derniers comme des lieux de vie et non uniquement des espaces support de mobilité. La marche permet de se confronter aux espaces publics et aux autres corps qui s'y trouvent. Si le vecteur de la marche joue un tel rôle dans cette thèse, c'est aussi parce que la première méthode que j'ai mise en place est celle de l'observation des femmes, de leur comportement, dans les espaces publics de Caen, Rouen et Portsmouth, en considérant également mon propre ressenti, si j'avais envie de rester statique dans certains espaces publics, si cela m'indifférait, ou si chaque minute supplémentaire passée dans cet espace me paraissait être une minute de trop. La question de l'(im)mobilité appelle donc celle de l'(in)confort. Ce rapport d'apparence binaire entre confort et inconfort, auquel il est nécessaire d'apporter une palette de nuances, est le deuxième axe central de cette thèse, duquel émergent de nombreuses ramifications.

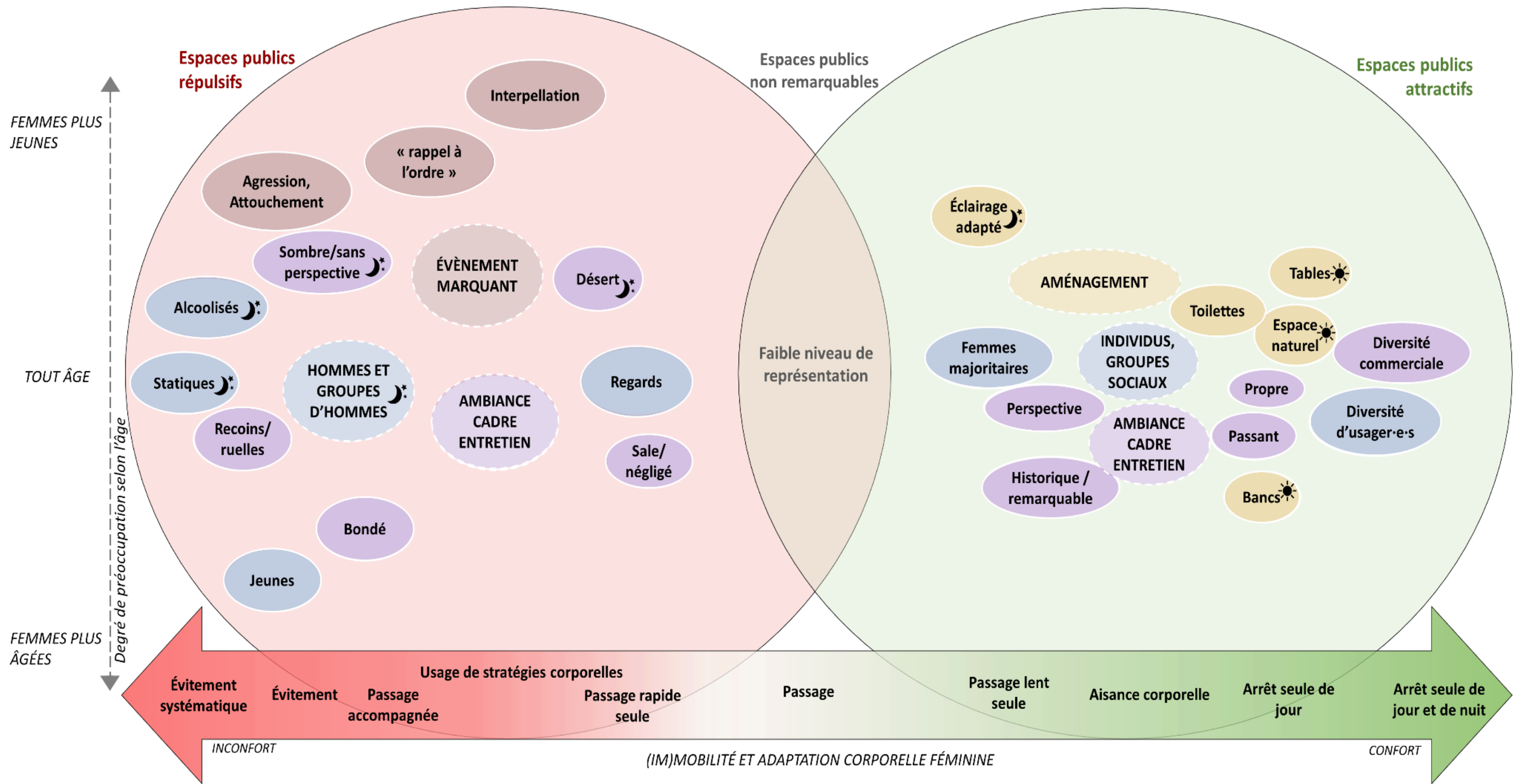
À la recherche de sens

Pour apporter ma contribution au savoir sur les inégalités quotidiennes vécues par les femmes dans les espaces publics urbains, j'ai longtemps entretenu l'illusion que je devais créer, à partir de mes données de terrain, un outil d'évaluation de l'inclusivité des espaces publics. Je souhaitais élaborer une grille d'évaluation qui aurait permis d'aider les aménageur·euse·s à déterminer le niveau d'inclusivité d'un espace public et qui aurait suggéré différentes possibilités d'amélioration. Pourtant, au fil de mon travail de terrain et de mes rencontres avec les enquêtées, je me suis finalement rendu compte que je me dirigeais dans la mauvaise direction pour plusieurs raisons.

Tout d'abord – et principalement – parce qu'un tel outil signifierait nécessairement la simplification à outrance de situations qui sont propres à chaque ville, chaque quartier, chaque rue. Par exemple, si la gare de Caen est représentée par les habitantes comme le lieu le plus repoussoir de la ville, ce n'est pas le cas à Portsmouth et encore moins à Rouen. En effet, la position de cet espace de flux dans la ville, les commerces alentours, et donc sa fréquentation sont autant de facteurs qui influencent les pratiques et les représentations des usagères. On peut par exemple se demander si la nouvelle gare de Rouen, dans le quartier Saint-Sever – particulièrement négativement représenté par les enquêtées – ne concentrera pas des représentations similaires à la gare de Caen ou au quartier Saint-Sever. Ensuite, parce que je ne suis ni urbaniste, ni architecte, et que je ne suis donc pas en position – du moins seule – de fournir des recommandations précises concernant le développement de mobilier urbain adapté à un espace public en particulier. Enfin, créer un tel outil cautionnerais en quelque sorte le fait de ne pas impliquer les habitant·e·s dans la création et le réaménagement des espaces publics urbains. Malgré tout, cela m'a permis de réaliser que ma contribution se trouvait là, dans la compréhension et l'intégration de la perspective des habitantes et des usagères et dans la valorisation de leurs représentations, de leurs perceptions et de leur vécu pour une considération inclusive de l'aménagement des espaces publics.

Évaluer les espaces publics par les corps féminins ?

Figure 96 : Schématisation de la relation entre espaces corporels féminins et espaces publics



Réalisation : E.L.B., 2022

Si le système de relations générales d'interactions entre espaces corporels féminins et espaces publics présenté en introduction¹⁵¹ est à garder à l'esprit, l'apport principal de cette thèse réside dans l'analyse détaillée du centre de ce premier schéma, c'est-à-dire dans la compréhension du système de relations entre les différentes formes d'expressions corporelles féminines et la pluralité des espaces publics et de leur composition sociale. Par l'analyse de cette relation formalisée par le schéma ci-avant, il s'agit finalement de répondre à la question : pourquoi est-ce que des femmes ressentent le besoin de s'adapter, voire évitent certains espaces publics, et se sentent au contraire assez à l'aise pour s'arrêter dans d'autres ?

Les facteurs mis en avant dans le schéma précédent sont organisés par grandes catégories et sont à lire en relation directe avec la flèche représentant le niveau de confort et d'inconfort des femmes, comme une surimposition de facteurs. Par exemple, si la diversité commerciale et la diversité dans les types d'usager·e·s ressort dans les résultats comme le facteur principal permettant une présence des femmes de tous âges dans les espaces publics de jour, comme de nuit, la présence des autres facteurs évalués comme attractifs les renforcent. De même, la présence de certains facteurs caractéristiques d'un espace public répulsif aura un meilleur degré d'acceptabilité – ils passeront plus inaperçus par les usagères – combinés avec des facteurs caractéristiques d'un espace public attractif. Cette acceptabilité conditionnée des facteurs répulsifs par les facteurs attractifs est à évaluer au cas par cas. Plusieurs catégories de facteurs apparaissent donc dans ce schéma, comme les facteurs liés à une présence humaine en bleu, les facteurs liés à l'aménagement en jaune, à l'ambiance au cadre urbain et à l'entretien en violet et à un vécu marquant en marron. Certains facteurs sont par ailleurs renforcés – ou du moins plus cohérents – dans le cadre d'une temporalité diurne ou nocturne comme la présence d'un espace naturel de jour ou un lieu sans perspective de nuit. Les catégories mobilisées ici sont celles qui apparaissent dans la typologie issue des trois cartes participatives, nourries dans le détail par l'apport des autres méthodes (entretiens, comptages, observations, marches exploratoires).

La catégorie des évènements marquants, même s'ils concernent plutôt les femmes les plus jeunes, peut également influencer les représentations et donc les pratiques des autres femmes, notamment si un évènement fort comme une agression les marque à vie. Certains facteurs répulsifs comme les regards, bien que marquants pour certaines femmes, apparaissent tellement communs pour d'autres qu'ils ne provoquent pas nécessairement une habitude d'évitement d'un lieu public, ou même d'évitements ponctuels. Par contre, combinés à d'autres facteurs ces regards pourront devenir une source d'inconfort plus importante. Si on observe le schéma ci-contre, les différences liées à l'âge tiennent donc d'une baisse de la pratique des espaces publics de nuit, mais pas uniquement. Cela est également largement influencé par une baisse voire une disparition du *male gaze* et des « rappels à l'ordre » pendant la journée et donc d'une diminution

¹⁵¹ Voir figure 1.

de la pression sexuelle dans les espaces publics en général. Les femmes en vieillissant auraient donc de moins en moins besoin d'adapter leurs corps aux espaces publics et aux autres corps – masculins – les pratiquant, même si d'autres problématiques – comme la non-adaptation du mobilier urbain à des situations de handicap physique – se dessinent alors.

Si on replace cette représentation générale et schématique des espaces publics urbains dans le contexte de Caen, Rouen et Portsmouth, plusieurs éléments explicatifs de la représentation globale de ces villes – visible en particulier par le biais des résultats des cartes participatives – peuvent être avancés, ainsi que des pistes d'améliorations. Le point le plus clair est celui de l'importance donnée aux espaces naturels. À Portsmouth – la ville qui se place le plus dans une représentation attractive des espaces publics – les résultats montrent que les espaces naturels ont une emprise majeure sur la ville, en relation directe avec le caractère insulaire d'une grande partie de la ville et de l'impossibilité de construire dans certaines zones de celle-ci. Le facteur des espaces naturels est en relation directe avec d'autres facteurs d'attractivité à Portsmouth comme la perspective – et donc la visibilité – la présence de bâtiments ou d'une vue remarquable, la diversité d'usager·e·s ou encore le caractère passant. L'éclatement des centralités à Portsmouth et la large implantation de *community center* peut également être un facteur, permettant la création de « poches » de vie sociale dans de nombreux quartiers de la ville. Malgré tout, le centre-ville de Portsmouth et sa rue principale pourraient être améliorés dans les représentations – sans passer par des modifications structurelles du cadre urbain – par l'implantation de commerces ou d'infrastructures culturelles et de services sur des plages horaires plus variées et en diversifier les usages et usager·e·s. À Rouen – la ville représentée comme la plus répulsive – l'importance des espaces naturels dans les représentations et le vécu des usagères se ressent également par leur absence. La majorité des représentations négatives et des évitements est due à la concentration d'hommes statiques dans certains quartiers, et donc à l'absence du facteur de diversité des usager·e·s. Malgré tout, ce sont des éléments pris en compte aujourd'hui par la métropole de Rouen avec l'aménagement inclusif des quais de Seine ou encore du parc du champ des Bruyères¹⁵². Enfin Caen se trouve en situation intermédiaire du point de vue des représentations des usagères, avec de nombreux espaces publics moins clairement identifiés comme attractifs ou répulsifs. Caen est moins marquée par les espaces naturels et la vie de quartiers que Portsmouth mais présente tout de même de grands espaces publics en centre-ville, mis en avant par les enquêtées pour leur diversité d'usages mais également leur évolution saisonnière dans les activités – comme la place Saint-Sauveur. La plus grande diversité des usager·e·s à Caen et à Portsmouth constatée par les enquêtées est malgré tout à mettre en relation directe avec la présence centrale de l'université et donc d'une population d'étudiant·e·s au cœur de la ville, ce qui n'est pas le cas à Rouen.

¹⁵² Parc naturel urbain ouvert fin 2020 entre Sotteville-lès-Rouen et Saint-Etienne du Rouvray.

Ainsi à la lecture de ce schéma se détache la justification de la nécessité d'une réflexion et d'un aménagement inclusif des espaces publics. En effet, on remarque que les représentations d'un espace public attractif se révèlent être – dans les trois villes étudiées – beaucoup moins fonction de l'âge des usagères que les facteurs de représentation d'un espace public répulsif. Les facteurs d'attractivité, permettant le passage serein voire le confort à l'arrêt de jour et de nuit sont communs à un grand nombre de femmes à différents stades de leur vie.

Limites et ouvertures possibles de la théorisation d'un système de représentations des espaces publics par les corps

Le schéma ci-avant (voir figure 96) a bien entendu ses limites comme l'intégration de dimensions telle que la classe sociale ou l'ethnicité par exemple. Si l'ethnicité n'est pas intégrée dans ce système de relation, c'est notamment car le caractère quantitatif d'une partie des méthodes ne permettait pas d'isoler ce facteur – ce qui pourrait d'ailleurs constituer une étude complémentaire intéressante dans le contexte anglo-saxon. Plus particulièrement, si le schéma ci-avant n'intègre pas la dimension de classe sociale abordée dans cette thèse, c'est parce que contrairement à l'âge, la classe sociale ne s'est pas avérée être un facteur clairement discriminant dans la représentation des critères répulsifs et attractifs d'un espace public. Pourtant, celle-ci intervient bel et bien dans le rapport entre espaces publics et espaces corporels féminins mais en amont, dans la différenciation de la mobilité, et notamment des mobilités « douces ». En effet, pour développer un rapport corporel aux espaces publics – et donc différencier son adaptation corporelle selon les espaces traversés – encore faut-il les pratiquer. Certaines barrières à l'accès aux espaces publics sont ainsi tellement ancrées socialement qu'elles peuvent être difficiles à remettre en question. Malgré tout, encore une fois, le développement d'espaces publics permettant des usages variés – en fonction des stades de la vie, mais également des budgets, entre usages publics gratuits et usages commerciaux – mais aussi certains usages non fléchés du point de vue du genre dans les représentations et les pratiques, dans les centres-villes ainsi que dans les quartiers, pourrait permettre une familiarisation de la pratique des espaces publics, notamment pour les femmes de classes populaires et de quartiers excentrés.

La question particulière des mobilités, et notamment des transports publics, n'a pas été développée plus en profondeur dans cette thèse pour plusieurs raisons. D'abord, parce que les contraintes liées à la transformation du réseau de transport pour Caen et les contraintes liées à la crise du Covid-19 pour Rouen ne m'ont pas permis de récolter des données de comptage et d'observation complètes, au contraire des espaces publics extérieurs. Ensuite, car je me suis rendu compte assez tôt sur le terrain que la question du confort dans les transports en commun (bus, tramway, métro) était fondamentalement différente de celle des espaces publics extérieurs. La position de l'espace corporel dans les transports en commun est beaucoup plus contrainte, notamment lors des arrêts, car la confrontation avec d'autres espaces corporels – notamment

masculins – est presque inévitable. Les stratégies corporelles – écouteurs, position fermée, téléphone etc. – jouent alors un rôle primordial dans la création d'un sentiment partiel de confort, en particulier pour les femmes. De même, le trajet en lui-même dans une « ligne » de transport est par définition contraint. Ainsi, si cette question n'est pas plus développée, c'est aussi parce que je me suis particulièrement intéressée au libre choix des itinéraires, des lieux et à l'arrêt dans les espaces publics comme un idéal de confort, ce qui ne s'applique pas à la thématique des transports. Cette question des transports en commun a néanmoins toute son importance, notamment en ce qui concerne les femmes de classe populaire – particulièrement dans les villes moyennes étudiées ici. En effet, de nombreuses femmes interrogées de cette classe sociale cumulent une culture de la mobilité faible, les rendant moins familières et plus craintives vis-à-vis de la pratique des espaces publics urbains, des moyens financiers ne leur permettant pas de posséder un véhicule personnel et une position excentrée de leur quartier d'habitation. L'imposition des transports en commun comme moyen de mobilité rend ainsi la confrontation avec les autres espaces corporels dans ceux-ci encore plus violente, et peut renforcer leur immobilité et leur ségrégation spatiale. Des pistes de recherches – pour lesquelles la méthode utilisée dans cette thèse pourrait être adaptée – sont donc encore à explorer, pour considérer le rapport entre espaces corporels de femmes et espaces publics de transports sous l'angle du confort et de l'inconfort – de manière systémique – en y intégrant la question déjà étudiée des espaces publics extérieurs comme contexte ainsi que la question de l'aménagement des arrêts et hubs de transports.

De manière générale, la méthode utilisée dans cette thèse pourrait être simplifiée et remobilisée par des aménageurs et urbanistes afin de mettre en place des bilans d'inclusivité des espaces publics, à l'échelle de la ville, à l'échelle de quartiers et mener ainsi à des améliorations concrètes pour la prise en compte du vécu et des représentations des usagers. Pour rappel, l'intérêt d'un travail sur les femmes dans leur diversité est qu'il couvre finalement de nombreux profils et donc de nombreux besoins. Penser et aménager les espaces publics de manière inclusive peut paraître paradoxal car pour une meilleure égalité des usager-e-s, il est question de mettre en avant une partie de la population, les femmes. Pourtant, pour comprendre cette démarche il ne s'agit finalement que de réaliser que les espaces publics tels qu'ils sont construits aujourd'hui sont déjà inégalitaires et genrés. En effet, les espaces publics étant historiquement pensés par et pour les hommes, repenser leur adaptation par et pour les femmes constitue bien un réajustement nécessaire et non une nouvelle forme d'inégalité.

Bibliographie

- Alidières, Bernard. 2010. « Face à l'insécurité et aux violences faites aux personnes de sexe féminin en banlieue : éléments pour une approche géopolitique des représentations ». *Herodote* n° 136 (1): pp56-75.
- Appleford, Katherine. 2016. « Being seen in your pyjamas: the relationship between fashion, class, gender and space ». *Gender, Place & Culture* 23 (2): pp162-80.
- Augustin, Jean-Pierre. 2002. « La diversification territoriale des activités sportives ». *L'Année sociologique* Vol. 52 (2): pp417-35.
- a'urba. 2011. « L'usage de la ville par le genre - a'urba, agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine ». Bordeaux : a'urba, ADES. <https://www.aurba.org/productions/lusage-de-la-ville-par-le-genre-les-femmes/>.
- Bachok, Syahriah, Mariana Mohamed Osman, Mirahida Murad, et Mansor Ibrahim. 2014. « An Assessment of Commuters' Perceptions of Safety and Comfort Levels of 'Women-Only Coach': The Case Study of KTM Komuter Malaysia ». *Procedia Environmental Sciences*, The 4th International Conference on Sustainable Future for Human Security SUSTAIN 2013, 20 (janvier): pp197-205.
- Bagheri, Nazgol. 2014a. « What qualitative GIS maps tell and don't tell: insights from mapping women in Tehran's public spaces ». *Journal of Cultural Geography* 31 (2): pp166-178.
- . 2014b. « Mapping women in Tehran's public spaces: a geo-visualization perspective ». *Gender, Place & Culture* 21 (10): pp1285-1301.
- Bard, Christine. 2014. « « Mon corps est une arme », des suffragettes aux Femen ». *Les Temps Modernes* n° 678 (2): pp213-40.
- Barthe-Deloizy, Francine. 2011. « Le corps peut-il être « un objet » du savoir géographique ? » *Géographie et cultures*, n° 80 (décembre): pp229-47.
- Beaud Stéphane. 2010. *Guide de l'enquête de terrain : produire et analyser des données ethnographiques*. 4e édition augmentée. Grands Repères Guides. Paris: La Découverte. 334p.
- Beauvoir, Simone de. 1949. *Le deuxième sexe . II . L'expérience vécue / Simone de Beauvoir*. Folio. Essais. Paris: Gallimard. 292p.
- Beebejaun, Yasminah. 2009. « Making safer places: Gender and the right to the city ». *Security Journal* 22 (avril): pp219-29.
- . 2017. « Gender, urban space, and the right to everyday life ». *Journal of Urban Affairs* 39 (3): pp323-34.

- Bender-Baird, Kyla. 2016. « Peeing under surveillance: bathrooms, gender policing, and hate violence ». *Gender, Place & Culture* 23 (7): pp983-88.
- Bhattacharyya, Rituparna. 2015. « Understanding the spatialities of sexual assault against Indian women in India ». *Gender, Place & Culture* 22 (9): pp1340-56.
- Biarrotte, Lucile. 2021. « Déconstruire le genre des pensées, normes & pratiques de l'urbanisme ». Thèse de doctorat, Paris Est. <https://www.theses.fr/2021PESC0020>.
- Bilge, Sirma. 2009. « Théorisations féministes de l'intersectionnalité ». *Diogene* n° 225 (1): pp70-88.
- . 2015. « Le blanchiment de l'intersectionnalité ». *Recherches féministes* 28 (2): pp9-32.
- Blanchard, Sophie, et Claire Hancock. 2017. « Enjeux de genre et politiques urbaines : les enseignements d'une recherche à Aubervilliers (Seine-Saint-Denis) ». *Géocarrefour* [En ligne] 91 (91/1).
- Blidon, Marianne. 2018. « Reception and use of intersectionality. A reading from French perspective ». *Gender, Place & Culture* 25 (4): pp591-602.
- Bondi, Liz. 1998. « Gender, Class, and Urban Space: Public and Private Space in Contemporary Urban Landscapes ». *Urban Geography* 19 (2): pp160-85.
- Bondi, Liz, et DAMARIS Rose. 2003. « Constructing gender, constructing the urban: A review of Anglo-American feminist urban geography ». *Gender, Place & Culture* 10 (3): pp229-45.
- Boothroyd, Sydney, Rachelle Bowen, Alicia Cattermole, Kenda Chang-Swanson, Hanna Daltrop, Sasha Dwyer, Anna Gunn, et al. 2017. « (Re)producing feminine bodies: emergent spaces through contestation in the Women's March on Washington ». *Gender, Place & Culture* 24 (5): pp711-21.
- Borghini, Rachele. 2013. « Post-Porn ». *Rue Descartes* n° 79 (3): pp29-41.
- Bourdieu, Pierre. 1980. *Le sens pratique*. Le sens commun. 474p.
- Bourgault, Patricia, Frances Gallagher, Cécile Michaud, et Denise St-Cyr Tribble. 2010. « Le devis mixte en sciences infirmières ou quand une question de recherche appelle des stratégies qualitatives et quantitatives ». *Recherche en soins infirmiers* N° 103 (4): pp20-28.
- Bowleg, Lisa. 2008. « When Black + Lesbian + Woman ≠ Black Lesbian Woman: The Methodological Challenges of Qualitative and Quantitative Intersectionality Research ». *Sex Roles* 59 (5): pp312-25.
- Boyd, Jade. 2010. « Producing Vancouver's (hetero)normative nightscape ». *Gender, Place & Culture* 17 (2): pp169-89.

Brown, Elizabeth. 2012. « Les enquêtes « Enveff » sur les violences envers les femmes dans la France hexagonale et ultramarine ». *Pouvoirs dans la Caraïbe. Revue du CRPLC*, n° 17 (janvier): pp43-59.

Brown, Elizabeth, et Florence Maillachon. 2002. « Espaces de vie et violences envers les femmes ». *Espace Populations Sociétés* 20 (3): 309-21.

Butcher, Melissa, et Kate Maclean. 2018. « Gendering the city: the lived experience of transforming cities, urban cultures and spaces of belonging ». *Gender, Place & Culture* 25 (5): pp686-94.

Butcher, Stephen. 2012. « Embodied Cognitive Geographies ». *Progress in Human Geography* 36 (1): pp90-110.

Butler, Judith. 2009. *Ces corps qui comptent : de la matérialité et des limites discursives du « sexe »*. Traduit par Nordmann Charlotte. Paris: Éditions Amsterdam. 352p.

Carastathis, Anna. 2014. « The Concept of Intersectionality in Feminist Theory ». *Philosophy Compass* 9 (5): pp304-14.

Cardelli, Rébecca. 2021. « Introduction : espace public et inégalités de genre ». *Dynamiques regionales* 12 (3): pp5-11.

Carlsson, Hanna. 2017. « Researching boxing bodies in Scotland: Using apprenticeship to study the embodied construction of gender in hyper masculine space ». *Gender, Place & Culture* 24 (7): pp939-53.

Cattan, Nadine, et Alberto Vanolo. 2014. « Gay and lesbian emotional geographies of clubbing: reflections from Paris and Turin ». *Gender, Place & Culture* 21 (9): pp1158-75.

Charbonneau, J-P. 2002. « Un urbanisme respectueux des corps ». *Urbanisme*, n° 325: pp41-42.

Chattopadhyay, Sutapa. 2018. « Violence on bodies: Space, social reproduction and intersectionality ». *Gender, Place & Culture* 25 (9): pp1295-1304.

Clement, Susannah, et Gordon Waitt. 2017. « Walking, mothering and care: a sensory ethnography of journeying on-foot with children in Wollongong, Australia ». *Gender, Place & Culture* 24 (8): pp1185-1203.

Collins, Patricia Hill. 1991. *Black Feminist Thought: Knowledge, Consciousness, and the Politics of Empowerment*. New York, London: Routledge. 384p.

Court, Martine, Christine Mennesson, Émilie Salaméro, et Emmanuelle Zolesio. 2014. « Habiller, nourrir, soigner son enfant : la fabrication de corps de classes ». *Recherches familiales* n° 11 (1): pp43-52.

Coutras, Jacqueline. 1989. « Les pratiques spatiales des sexes : quelles problématiques ? » *Espace Populations Sociétés* 7 (1): pp111-15.

———. 1993. « La mobilité des femmes au quotidien : Un enjeu des rapports sociaux de sexes ? » *Les Annales de la Recherche Urbaine* 59 (1) : pp163-70.

———. 1997. « La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques ». *Recherches féministes* 10 (2): pp77-90.

———. 2003. *Les peurs urbaines et l'autre sexe*. Logiques sociales. Paris Budapest Torino : l'Harmattan. 242p.

Crenshaw, Kimberle. 1989. « Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics ». *University of Chicago Legal Forum* pp1989: 139.

Cribier, Françoise. 1985. *Vieillesse des femmes*. Paris : Groupe d'études féministes de l'Univ. Paris 7 : Centre de recherches historiques de l'Ecole des hautes études en sciences sociales.

Dauphin, Sandrine, et Réjane Sénac-Slawinski. 2008. « Gender mainstreaming : analyse des enjeux d'un 'concept-méthode' ». *Cahiers du Genre* n° 44 (1): pp5-16.

Davis, Kathy. 2008. « Intersectionality as Buzzword: A Sociology of Science Perspective on What Makes a Feminist Theory Successful ». *Feminist Theory* 9 (1): pp67-85.

Day, Kristen. 2001. « Constructing Masculinity and Women's Fear in Public Space in Irvine, California ». *Gender, Place & Culture* 8 (2): pp109-27.

Debonneville, Julien, et Marylène Lieber. 2021. « Rappels à l'ordre sexué dans l'espace public : perspective intersectionnelle sur les violences dans l'espace public ». *Dynamiques regionales* 12 (3): pp83-101.

Dekker, Mischa. 2019. « Faire réagir les témoins face au harcèlement de rue. Enquête sociologique sur la politisation des rapports de genre dans l'espace public ». *Politix* n° 125 (1): pp87-108.

Demirli, Meltem Eranıl, et Meltem Ö Gürel. 2018. « Opening up a space for women: matinees in Izmir Culture Park ». *Gender, Place & Culture* 25 (10): pp1533-56.

Destais, Alexandra. 2017. « Le harcèlement sexiste dans les transports en commun et à leurs abords au sein de l'agglomération caennaise ». Cabinet du préfet du Calvados.

Detienne, Marcel. 2002. « L'art de construire des comparables. » *Critique internationale* no 14 (1): pp68-78.

Di Méo, Guy. 2010. « Subjectivité, socialité, spatialité : le corps, cet impensé de la géographie ». *Annales de géographie* n° 675 (5): pp466-91.

———. 2011. *Les murs invisibles : femmes, genre et géographie sociale*. Armand Colin Recherches. Paris: A. Colin. 343p.

Doan, Petra L. 2010. « The tyranny of gendered spaces – reflections from beyond the gender dichotomy ». *Gender, Place & Culture* 17 (5): pp635-54.

- Duplan, Karine. 2021. « ‘She’s a real expat’: be(com)ing a woman expatriate in Luxembourg through everyday performances of heteronormativity ». *Gender, Place & Culture* 0 (0): pp1-27.
- Dye, Heather. 2016. « Are there differences in gender, race, and age regarding body dissatisfaction? » *Journal of Human Behavior in the Social Environment* 26 (6): pp499-508.
- Entwistle, Joanne. 2000. « Fashion and the Fleshy Body: Dress as Embodied Practice ». *Fashion Theory* 4 (3): pp323-47.
- Fagnani, Jeanne. 1989. « The challenge of feminist geography ». *Journal of Geography in Higher Education* 13 (1): pp96-97.
- Fahs, Breanne. 2017. « The dreaded body: disgust and the production of “appropriate” femininity ». *Journal of Gender Studies* 26 (2): pp184-96.
- Faure, Emmanuelle, Edna Hernández González, et Corinne Luxembourg. 2017. *La ville, quel genre ? L’espace public à l’épreuve du genre*. Penser le monde. Montreuil : le Temps des cerises. 300p.
- Fenster, Tovi. 2005. « The Right to the Gendered City: Different Formations of Belonging in Everyday Life ». *Journal of Gender Studies* 14 (3): pp217-31.
- Ferrand, Laure. 2016. « Les marches exploratoires de femmes. Quand un dispositif à visée participative renforce le pouvoir d’agir des professionnels de l’action sociale ». *Pensee plurielle* n° 43 (3): pp97-109.
- Ferreira, Eduarda, et Regina Salvador. 2015. « Lesbian collaborative web mapping: disrupting heteronormativity in Portugal ». *Gender, Place & Culture* 22 (7): pp954-70.
- Field, Candice, Adele Pavlidis, et Barbara Pini. 2019. « Beach body work: Australian women’s experiences ». *Gender, Place & Culture* 26 (3): pp427-42.
- Fleury, Antoine. 2008. « Croiser les terrains en géographie. À travers l’espace de la méthode : les dimensions du terrain en géographie ». 2008 (juin). Arras. France. ([halshs-00358339](#))
- Forsberg, Gunnel, et Susanne Stenbacka. 2018. « How to improve regional and local planning by applying a gender-sensitive analysis: examples from Sweden ». *Regional Studies* 52 (2): pp274-84.
- Fournand, Anne. 2007. « Lectures ; Le corps, objet central des Feminist Geographies ». *L’Espace géographique* Tome 36 (4): pp376-80.
- Frémont, Armand. 1999. *La région, espace vécu*. [Nouvelle édition]. Champs Essais. Paris : Flammarion. 288p.
- Garcia-Ramon, Maria Dolors, Anna Ortiz, et Maria Prats. 2004. « Urban Planning, Gender and the Use of Public Space in a Peripheral Neighbourhood of Barcelona ». *Cities* 21 (3): pp215-23.

Gargiulo, Irene, Xavier Garcia, Marta Benages-Albert, Javier Martinez, Karin Pfeffer, et Pere Vall-Casas. 2020. « Women's Safety Perception Assessment in an Urban Stream Corridor: Developing a Safety Map Based on Qualitative GIS ». *Landscape and Urban Planning* 198 (juin): 103779.

Garneau, Stéphanie. 2006. « Mobilités étudiantes et socialisations professionnelles en France et au Québec. La construction d'une typologie comme outil de comparaison internationale ». *SociologieS*, octobre. <http://journals.openedition.org/sociologies/342>.

Gilow, Marie, et Pierre Lannoy. 2017. « L'anxiété urbaine et ses espaces. Expériences de femmes bruxelloises ». *Les Annales de la Recherche Urbaine* 112 (1): pp36-47.

Glapka, Ewa. 2018. « 'If you look at me like at a piece of meat, then that's a problem' – women in the center of the male gaze. Feminist Poststructuralist Discourse Analysis as a tool of critique ». *Critical Discourse Studies* 15 (1): pp87-103.

Graglia, Amy Dunckel. 2016. « Finding mobility: women negotiating fear and violence in Mexico City's public transit system ». *Gender, Place & Culture* 23 (5): pp624-40.

Greenberg Raanan, Malka, et Nufar Avni. 2020. « (Ad)Dressing Belonging in a Contested Space: Embodied Spatial Practices of Palestinian and Israeli Women in Jerusalem ». *Political Geography* 76 (janvier): 102090.

Grosz, Elizabeth. 1998. « Bodies-cities ». In *Places Through the Body*, par Heidi J. Nast et Steve Pile, 458. Psychology Press. pp31-38.

Guével, Marie-Renée, et Jeanine Pommier. 2012. « Recherche par les méthodes mixtes en santé publique : enjeux et illustration ». *Sante Publique* Vol. 24 (1): pp23-38.

Hancock, Claire. 2015. « 'The Republic is lived with an uncovered face' (and a skirt): (un)dressing French citizens ». *Gender, Place & Culture* 22 (7): pp1023-40.

Hassenteufel, Patrick. 2005. « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale ». *Revue française de science politique* Vol. 55 (1): pp113-32.

hooks, Bell. 1982. *Ain't I a Woman: Black Women and Feminism*. London: Pluto. <http://capitadiscovery.co.uk/port/items/193551>.

Hopkins, Peter. 2018. « Feminist geographies and intersectionality ». *Gender, Place & Culture* 25 (4): pp585-90.

———. 2019. « Social Geography I: Intersectionality ». *Progress in Human Geography* 43 (5): pp937-47.

Jacquot, Sébastien. 2007. « Enjeux publics et privés du réinvestissement des espaces historiques centraux : Une étude comparée de Gênes, Valparaiso et Liverpool ». These de doctorat, Angers. <http://www.theses.fr/2007ANGE0005>.

Jaspard, Maryse. 2005. « Les violences envers les femmes : une reconnaissance difficile ». In *Femmes, genre et société*. La Découverte. 480p.

- Jaurand, Emmanuel. 2005. « Territoires de mauvais genre ? » *Géographie et cultures*, n° 54 (juillet): pp71-84.
- Johnson, Azeezat. 2017. « Getting comfortable to feel at home: clothing practices of black muslim women in Britain ». *Gender, Place & Culture* 24 (2): pp274-87.
- Johnson, Louise. 1990. « New Courses For A Gendered Geography: Teaching Feminist Geography At The University Of Waikato ». *Australian Geographical Studies* 28 (1): pp16-28.
- Johnston, Lynda. 2018. « Intersectional feminist and queer geographies: a view from 'down-under' ». *Gender, Place & Culture* 25 (4): pp554-64.
- Jones, Phil. 2005. « Performing the city: a body and a bicycle take on Birmingham, UK ». *Social & Cultural Geography* 6 (6): 813-30. <https://doi.org/10.1080/14649360500353046>.
- Kaufmann, Jean-Claude. 2001. *Corps de femmes, regards d'hommes: sociologie des seins nus*. Pocket. Paris : Pocket. 294p.
- . 2011. *L'entretien compréhensif*. 3e éd. 128 Sociologie, anthropologie. Paris : Armand Colin. 126p.
- Kofoed, Jette. 2008. « Appropriate Pupilness: Social Categories Intersecting in School ». *Childhood* 15 (3): pp415-30.
- Koskela, Hille. 1997. « “Bold Walk and Breakings”: Women’s spatial confidence versus fear of violence ». *Gender, Place & Culture* 4 (3): pp301-20.
- Landesman, Tucker. 2018. « The imperative of feminist thought in urban geography: an example from Rio de Janeiro ». *Gender, Place & Culture* 25 (3): pp455-59.
- Lebon, Guillaume. 2010. « Les bancs publics : représentations et appropriations des espaces publics urbains L'exemple de la ville de Caen / Guillaume Lebon ; sous la dir. d'Anne-Marie Fixot ». Caen.
- Lebugle, Amandine, et L'équipe De L'enquête Virage. 2017. « Les violences dans les espaces publics touchent surtout les jeunes femmes des grandes villes ». *Population Societes* N° 550 (11): pp1-4.
- Lelea, Margareta Amy, et Sorina Voiculescu. 2017. « The production of emancipatory feminist spaces in a post-socialist context: organization of Ladyfest in Romania ». *Gender, Place & Culture* 24 (6): pp794-811.
- Lépinard, Éléonore, et Sarah Mazouz. 2021. « Pour l'intersectionnalité ». *Hors collection*, mai, pp3-71.
- Lewis, Clare. 1996. « Woman, Body, Space: Rio Carnival and the politics of performance ». *Gender, Place & Culture* 3 (1): pp23-42.
- Lieber, Marylène. 2002a. « Femmes, violences et espace public : une réflexion sur les politiques de sécurité ». *Lien social et Politiques*, n° 47: pp29-42.

———. 2002b. « Le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public : une entrave à la citoyenneté ? » *Nouvelles Questions Feministes* Vol. 21 (1): pp41-56.

———. 2008. « Genre, violences et espaces publics: la vulnérabilité des femmes en question ». *Sciences Po Fait politique*. Paris : Presses de Sciences Po. 328p.

Lieber, Marylène, Rébecca Cardelli, Caroline Dayer, et Julien Debonneville. 2020. « Genève, une ville égalitaire ? : les pratiques des femmes dans les espaces publics ». 154p.

Lieber, Marylène, Marylène Condon, et Florence Maillochon. 2005. « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines ». *Revue française de sociologie* Vol. 46 (2): pp265-94.

Longhurst, Robyn. 1994. « Reflections on and a Vision for Feminist Geography ». *New Zealand Geographer* 50 (1): pp14-19.

———. 1995. « VIEWPOINT The Body and Geography ». *Gender, Place & Culture* 2 (1): pp97-106.

———. 2001. *Bodies: Exploring Fluid Boundaries*. Critical Geographies. London, New York: Routledge. 166p.

———. 2005. « (Ad)Dressing Pregnant Bodies in New Zealand: Clothing, Fashion, Subjectives and Spatialities ». *Gender, Place & Culture* 12 (4): pp433-446.

Louargant, Sophie. 2002. « De la géographie féministe à la "Gender Geography" : une lecture francophone d'un concept anglophone ». *Espace Populations Sociétés* 20 (3): pp397-410.

Louargant, Sophie, et Denyse Côté. 2017. « Porter la voix des femmes dans les politiques territoriales locales : regards croisés Gatineau—Grenoble ». *Géocarrefour* [En ligne] 91 (91/1).

Loyola-Hernández, Laura. 2018. « Spatial crossings: gender, race and politics in Yucatecan Maya municipalities ». *Gender, Place & Culture* 25 (10): pp1448-70.

Lubitow, Amy, Miriam J. Abelson, et Erika Carpenter. 2020. « Transforming Mobility Justice: Gendered Harassment and Violence on Transit ». *Journal of Transport Geography* 82 (janvier): 102601.

Lubitow, Amy, JaDee Carathers, Maura Kelly, et Miriam Abelson. 2017. « Transmobilities: mobility, harassment, and violence experienced by transgender and gender nonconforming public transit riders in Portland, Oregon ». *Gender, Place & Culture* 24 (10): pp1398-1418.

Lucas, Léopold. 2019. « Les techniques du corps, des compétences pour faire avec de l'espace. » <https://www.espacestemps.net/>, mai. <https://www.espacestemps.net/articles/les-techniques-du-corps-des-competences-pour-faire-avec-de-lespace/>.

- Luxembourg, Corinne. 2017. « La banlieue côté femmes : une recherche-action à Gennevilliers (Hauts-de-Seine) ». *Itinéraires. Littérature, textes, cultures* [En ligne], n° 2016-3 (mai).
- Luxembourg, Corinne, et Dalila Messaoudi. 2016. « Projet de recherche-action à Gennevilliers : « La ville côté femmes » ». *Recherches féministes* 29 (1): pp129-46.
- Mackintosh, Phillip Gordon. 2005. « Scrutiny in the Modern City: The domestic public and the Toronto Local Council of Women at the turn of the twentieth century: La vigilancia en la Ciudad Moderna: Lo domestico público y el Concilio Local de Mujeres de Toronto en los inicios de siglo XX ». *Gender, Place & Culture* 12 (1): pp29-48.
- Malins, Peta, John L. Fitzgerakd, et Terry Threadgold. 2006. « Spatial ‘Folds’: The entwining of bodies, risks and city spaces for women injecting drug users in Melbourne’s Central Business District ». *Gender, Place & Culture* 13 (5): pp509-27.
- Markvica, Karin, Gerald Richter, et Gernot Lenz. 2019. « Impact of Urban Street Lighting on Road Users’ Perception of Public Space and Mobility Behavior ». *Building and Environment* 154 (mai): pp32-43.
- Maruéjols, Edith, et Yves Raibaud. 2012. « Filles/garçons: l’offre de loisirs ». *Ville école intégration*, n° n° 167 (janvier): pp86-91.
- Maruéjols-Benoit, Édith. 2014. « Mixité, égalité et genre dans les espaces du loisir des jeunes : pertinence d’un paradigme féministe ». Phdthesis, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01131575>.
- Mashhadi Moghadam, Seyed Navid, et Mojtaba Rafieian. 2019. « What Did Urban Studies Do for Women? A Systematic Review of 40 Years of Research ». *Habitat International* 92 (octobre): 102047.
- Massey, Doreen. 1994. *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity Press. 280p.
- Masurel, Hervé. 2012. « Guide méthodologique des marches exploratoires ». Les éditions du CIV.
- Mathews, Vanessa. 2018. « Reconfiguring the breastfeeding body in urban public spaces ». *Social & Cultural Geography* 0 (0): pp1-19.
- McCall, Leslie. 2005. « The Complexity of Intersectionality ». *Signs: Journal of Women in Culture and Society* 30 (3): pp1771-1800.
- McLafferty, Sara L. 2002. « Mapping Women’s Worlds: Knowledge, power and the bounds of GIS ». *Gender, Place & Culture* 9 (3): pp263-69.
- Membrado, Monique, et Annie Rieu. 2000. *Sexes, espaces et corps, De la catégorisation du genre*. Editions Universitaires du Sud. 280p.
- Mendibil, Didier. 1990. « Le sentiment d’insécurité en centre-ville : Rouen ». *Études Normandes* 39 (4): pp29-40.

- Mercier, Élisabeth. 2016. « Sexualité et respectabilité des femmes : la SlutWalk et autres (re)configurations morales, éthiques et politiques ». *Nouvelles Questions Feministes* Vol. 35 (1): pp16-31.
- Metha, Anna. 1999. « Embodied Discourse: On gender and fear of violence ». *Gender, Place & Culture* 6 (1): pp67-84.
- Middleton, Jennie. 2010. « Sense and the city: exploring the embodied geographies of urban walking ». *Social & Cultural Geography* 11 (6): pp575-96.
- Mollett, Sharlene, et Caroline Faria. 2018. « The spatialities of intersectional thinking: fashioning feminist geographic futures ». *Gender, Place & Culture* 25 (4): pp565-77.
- Morange, et Camille Schmoll. 2016. *Les outils qualitatifs en géographie : méthodes et applications*. Coursus. Malakoff: Armand Colin. 220p.
- Moss, Pamela, et Isabel Dyck. 2003. *Women, Body, Illness: Space and Identity in the Everyday Lives of Women with Chronic Illness*. Rowman & Littlefield Publishers. 235p.
- Nadja, Victor. 2016. « Évaluation des déplacements piétons quotidiens : Application à la ville de Luxembourg ». <http://www.theses.fr>, Thèse, Lyon. <http://www.theses.fr/2016LYSES049>.
- Nash, Jennifer C. 2008. « Re-Thinking Intersectionality ». *Feminist Review* 89 (1): pp1-15.
- Nicholls, Emily. 2017. « ‘Dulling it down a bit’: managing visibility, sexualities and risk in the Night Time Economy in Newcastle, UK ». *Gender, Place & Culture* 24 (2): pp260-73.
- Ode Sang, Å., N. Sang, M. Hedblom, G. Sevelin, I. Knez, et B. Gunnarsson. 2020. « Are Path Choices of People Moving through Urban Green Spaces Explained by Gender and Age? Implications for Planning and Management ». *Urban Forestry & Urban Greening* 49 (mars): 126628.
- Orchard, Treena, Jennifer Vale, Susan Macphail, Cass Wender, et Tor Oiamo. 2016. « ‘You just have to be smart’: spatial practices and subjectivity among women in sex work in London, Ontario ». *Gender, Place & Culture* 23 (11): pp1572-85.
- Papon, Francis. 2012. « Le retour du vélo comme mode de déplacement ». Thèse, UNIVERSITE PARIS-EST. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00852427>.
- Paquot, Thierry. 2015. *L'espace public*. Nouvelle édition éd. Repères. Paris : Éditions La Découverte. 128p.
- Parikh, Aparna. 2018. « Politics of presence: women’s safety and respectability at night in Mumbai, India ». *Gender, Place & Culture* 25 (5): pp695-710.
- Peace, Robin, Robyn Longhurst, et Lynda Johnson. 1997. « Producing Feminist Geography “Down Under” ». *Gender, Place & Culture* 4 (1): pp115-20.
- Peake, Linda. 1993. « ‘Race’ and Sexuality: Challenging the Patriarchal Structuring of Urban Social Space ». *Environment and Planning D: Society and Space* 11 (4): pp415-32.

Pluye, Pierre. 2009. « Les méthodes mixtes ». In *Approches et pratiques en évaluation de programmes*, par Christian Dagenais et Valéry Ridde, pp125-43. Paramètres. Montréal: Presses de l'Université de Montréal.

Plyushteva, Anna, et Kobe Boussauw. 2020. « Does Night-Time Public Transport Contribute to Inclusive Night Mobility? Exploring Sofia's Night Bus Network from a Gender Perspective ». *Transport Policy* 87 (mars): pp41-50.

Prieur, Charlotte, et Louis Dupont. 2012. « État de l'art. Géographies et masculinités ». *Géographie et cultures*, n° 83 (novembre): pp9-31.

Raibaud, Yves. 2012. « Genre et espaces du temps libre ». *L'Information géographique* Vol. 76 (2): pp40-56.

———. 2015. *La ville, faite par et pour les hommes. Égale à égal*. 78p.

Raibaud, Yves, Nicole Mosconi, et Marion Paoletti. 2015. « Le genre, la ville ». *Travail, genre et sociétés* n° 33 (1): pp23-28.

Rennes, Juliette. 2016. *Encyclopédie critique du genre : corps, sexualité, rapports sociaux / sous la direction de Juliette Rennes ; éditrices et éditeurs scientifiques associés Catherine Achin, Armelle Andro, Laure Bereni... [et al.]*. La Découverte. 752p.

Ripoll, Fabrice, et Vincent Veschambre. 2005. *L'appropriation de l'espace : sur la dimension spatiale des inégalités sociales et des rapports de pouvoir*. Rennes: Presses universitaires de Rennes. 118p.

Robinson, Victoria, et Diane Richardson. 2015. *Introducing Gender and Women's Studies*. Fourth edition. London: Macmillan Education Palgrave. 347p.

Rocamora, Agnès. 2007. « La femme des foules : la passante, la mode et la ville ». *Sociétés* no 95 (1): pp109-19.

Rodó-de-Zárate, Maria. 2014. « Developing geographies of intersectionality with Relief Maps: reflections from youth research in Manresa, Catalonia ». *Gender, Place & Culture* 21 (8): pp925-44.

Rodó-de-Zárate, Maria, et Mireia Baylina. 2018. « Intersectionality in feminist geographies ». *Gender, Place & Culture* 25 (4): pp547-53.

Rose, Gillian. 1993. *Feminism and Geography: The Limits of Geographical Knowledge*. Cambridge: Polity. 216p.

———. 1995. « Geography and Gender, Cartographies and Corporealities ». *Progress in Human Geography* 19 (4): pp544-48.

Sandberg, Linda, et Malin Rönnblom. 2016. « Imagining the ideal city, planning the gender-equal city in Umeå, Sweden ». *Gender, Place & Culture* 23 (12): pp1750-62.

Sandercock, Leonie, et Ann Forsyth. 1992. « A Gender Agenda: New Directions for Planning Theory ». *Journal of The American Planning Association - JAMER PLANN ASSN* 58 (mars): pp49-59.

Schwartz, Paula. 2002. « Abstract ». *Vingtième Siècle. Revue d'histoire* 75 (3): 15-20.
Scraton, Sheila, et Beccy Watson. 1998. « Gendered cities: women and public leisure space in the 'postmodern city' ». *Leisure Studies* 17 (2): pp123-37.

Šimon, Martin, Petr Vašát, Markéta Poláková, Petr Gibas, et Hana Daňková. 2019. « Activity Spaces of Homeless Men and Women Measured by GPS Tracking Data: A Comparative Analysis of Prague and Pilsen ». *Cities* 86 (mars): pp145-53.

Simonsen, Kirsten. 2005. « Bodies, sensations, space and time: the contribution from henri lefebvre ». *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 87 (1): pp1-14.

Souza, A. C. S., L. Bittencourt, et P. W. G. Taco. 2018a. « Women's Perspective in Pedestrian Mobility Planning: The Case of Brasília ». *Transportation Research Procedia*, XIII Conference on Transport Engineering, CIT2018, 33 (janvier): pp131-38.

———. 2018b. « Women's Perspective in Pedestrian Mobility Planning: The Case of Brasília ». *Transportation Research Procedia*, XIII Conference on Transport Engineering, CIT2018, 33 (janvier): pp131-38.

Stanko, Elizabeth A. (Elizabeth Anne). 1990. *Everyday Violence: How Women and Men Experience Sexual and Physical Danger*. London: Pandora. 176p.

Stark, Juliane, et Michael Meschik. 2018. « Women's Everyday Mobility: Frightening Situations and Their Impacts on Travel Behaviour ». *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 54 (avril): pp311-23.

Staszak, Jean-François. 2017. *Frontières en tous genres : cloisonnement spatial et constructions identitaires*. Espace et territoires. Rennes: Presses universitaires de Rennes. 211p.

Stav, Tamy. 2019. « Private practices in public spaces: research into spatial cues supporting breastfeeding in the Nijmegen-Arnhem region of the Netherlands ». *Gender, Place & Culture* 26 (3): pp315-37.

Sweet, Elizabeth L., et Sara Ortiz Escalante. 2010. « Planning Responds to Gender Violence: Evidence from Spain, Mexico and the United States ». *Urban Studies* 47 (10): pp2129-47.

Tilley, Sara, et Donald Houston. 2016. « The Gender Turnaround: Young Women Now Travelling More than Young Men ». *Journal of Transport Geography* 54 (juin): pp349-58.

Tillous, Marion. 2017. « Les voitures de métro réservées aux femmes comme instrument d'action publique : une réponse à quel problème ? » *Géocarrefour* [En ligne] 91 (91/1).

Tummers, Lidewij. 2015. « Stéréotypes de genre dans la pratique de l'urbanisme ». *Travail, genre et sociétés* n° 33 (1): pp67-83.

- . 2016b. « Les méthodes mixtes dans la recherche féministe : enjeux, contraintes et potentialités politiques ». *Recherches féministes* 29 (1): pp111-28.
- . 2017b. « How Can Spatial Design Promote Inclusivity, Gender Equality and Overall Sustainability in Costa Rica's Urban Mobility System? » *Procedia Engineering*, Urban Transitions Conference, Shanghai, September 2016, 198 (janvier): pp1018-35.
- Vaiou, Dina. 2018. « Intersectionality: old and new endeavours? » *Gender, Place & Culture* 25 (4): pp578-84.
- Valentine, Gill. 1992. « Images of Danger: Women's Sources of Information about the Spatial Distribution of Male Violence ». *Area* 24 (1): pp22-29.
- . 2007. « Theorizing and Researching Intersectionality: A Challenge for Feminist Geography ». *The Professional Geographer* 59 (1): pp10-21.
- Vigour, Cécile. 2016. *La comparaison dans les sciences sociales*. La Découverte. 473p.
- Wagner, Lauren, et Karin Peters. 2014. « Feeling at home in public: diasporic Moroccan women negotiating leisure in Morocco and the Netherlands ». *Gender, Place & Culture* 21 (4): pp415-30.
- Waite, Gordon, Loretta Jessop, et Andrew Gorman-Murray. 2011. « 'The guys in there just expect to be laid': embodied and gendered socio-spatial practices of a 'night out' in Wollongong, Australia ». *Gender, Place & Culture* 18 (2): pp255-75.
- Walker, Étienne. 2012. « Les cohabitations nocturnes dans les hypercentres : exemples de Caen, Rennes et Paris ». Caen.
- . 2019. « « Quand la ville ne dort pas » ». *Carnets de géographes*, n° 12 (septembre) [En ligne]. <https://journals.openedition.org/cdg/4577>.
- Wattis, Louise, Eileen Green, et Jill Radford. 2011. « Women students' perceptions of crime and safety: negotiating fear and risk in an English post-industrial landscape ». *Gender, Place & Culture* 18 (6): pp749-67.
- Xu, JieLan. 2020. « Generational Trends of Gendered Mobility: How Do They Interact with Geographical Contexts? » *Journal of Transport Geography* 82 (janvier): 102623.
- Zunzunegui, M.V., B.E. Alvarado, R. Guerra, J.F. Gómez, A. Ylli, J.M. Guralnik, et IMIAS Research Group. 2015. « The mobility gap between older men and women: The embodiment of gender ». *Archives of Gerontology and Geriatrics* 61 (2): pp140-48.

Tables des figures

Figures :

| | |
|--|-----|
| FIGURE 1 : SYSTEME D'INTERACTIONS ENTRE ESPACES PUBLICS ET ESPACES CORPORELS FEMININS | 20 |
| FIGURE 2 : SYSTEME D'INTERACTIONS ENTRE ESPACES PUBLICS ET ESPACES CORPORELS FEMININS | 20 |
| FIGURE 3 : HISTOIRE CHOISIE DE LA QUESTION DU GENRE EN SCIENCES SOCIALES | 21 |
| FIGURE 4 : HISTOIRE CHOISIE DE LA QUESTION DU GENRE EN SCIENCES SOCIALES | 21 |
| FIGURE 5 : PROPORTION DES FEMMES AYANT DECLARE AU MOINS UNE VIOLENCE DANS LES ESPACES PUBLICS AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS (2015) | 100 |
| FIGURE 6 : PROPORTION DE PERSONNES AYANT DECLARE DES VIOLENCES PAR SEXE, AGE ET TYPE DE VIOLENCE | 102 |
| FIGURE 7 : FREQUENCE DES SITUATIONS ANGOISSANTES SELON DEUX ENQUETES PAR QUESTIONNAIRE EN AUTRICHE ENTRE 2012 ET 2013 | 103 |
| FIGURE 8 : LIEUX ET MODE DE TRANSPORTS RELEVES LORS D'UN INCIDENT | 112 |
| FIGURE 9 : DEROULEMENT DU QUESTIONNAIRE ASSOCIE AUX CARTES PARTICIPATIVES | 192 |
| FIGURE 10 : FLYER D'APPEL A PARTICIPATION A CAEN (BLEU), ROUEN (VERT) ET PORTSMOUTH (VIOLET)..... | 195 |
| FIGURE 11 : EXTRAIT DU QUESTIONNAIRE « LES FEMMES DANS L'ESPACE PUBLIC CAENNAIS » | 196 |
| FIGURE 12 : REPARTITION DES AGES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE PORTSMOUTH EN POURCENTAGE | 198 |
| FIGURE 13 : DISTRIBUTION DES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE PORTSMOUTH EN POURCENTAGE..... | 199 |
| FIGURE 14 : WARD D'HABITATION DES PARTICIPANTES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE PORTSMOUTH EN POURCENTAGE | 199 |
| FIGURE 15 : REPARTITION DES AGES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE CAEN EN POURCENTAGE | 200 |
| FIGURE 16 : DISTRIBUTION DES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE CAEN EN POURCENTAGE | 201 |
| FIGURE 17 : QUARTIER D'HABITATION DES PARTICIPANTES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE CAEN EN POURCENTAGE | 201 |
| FIGURE 18 : REPARTITION DES AGES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE ROUEN EN POURCENTAGE..... | 202 |
| FIGURE 19 : DISTRIBUTION DES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE ROUEN EN POURCENTAGE | 202 |
| FIGURE 20 : QUARTIER D'HABITATION DES PARTICIPANTES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE ROUEN EN POURCENTAGE | 203 |
| FIGURE 21 : REPARTITION DES AGES DU QUESTIONNAIRE « PRATIQUES DES ESPACES PUBLICS ET COVID-19 » A PORTSMOUTH..... | 214 |
| FIGURE 22 : REPARTITION DES AGES DU QUESTIONNAIRE « PRATIQUE DES ESPACES PUBLICS ET COVID-19 » A CAEN..... | 214 |
| FIGURE 23 : REPARTITION DES AGES DU QUESTIONNAIRE « PRATIQUE DES ESPACES PUBLICS ET COVID-19 » A ROUEN | 215 |
| FIGURE 24 : CARTE MENTALE DE « LYSSA » FEMME AGEE, GRACE DE DIEU, CAEN..... | 224 |
| FIGURE 25 : EXEMPLE DU TYPE 1, « OLIVIA », PORTSMOUTH, SOUTHSEA AGE MOYEN..... | 228 |
| FIGURE 26 : EXEMPLE DU TYPE 2, « MADELEINE », ROUEN, SAINT-SEVER AGEE..... | 229 |
| FIGURE 27 : EXEMPLE DU TYPE 3, « LILITH », FEMME JEUNE, HAIE VIGNE, CAEN | 230 |
| FIGURE 28 : EXEMPLE DU TYPE 4 (GRANDE ECHELLE), « ANGELA », JEUNE, FRATTON, PORTSMOUTH | 232 |
| FIGURE 29 : EXEMPLE DU TYPE 4 (ECHELLE INTERMEDIAIRE), « BARBARA », AGE MOYEN, HAIE VIGNE, CAEN.. | 233 |
| FIGURE 30 : EXEMPLE DU TYPE 4, (PETITE ECHELLE), « MARY », AGE MOYEN, MILTON, PORTSMOUTH | 234 |

| | |
|---|-----|
| FIGURE 31 : EXEMPLE DU TYPE 5, « DAPHNE », AGE MOYEN, SAINT-SEVER, ROUEN | 235 |
| FIGURE 32 : EXEMPLE DU TYPE 6, « ARIANE », PORTSMOUTH, SOUTHSEA JEUNE | 236 |
| FIGURE 33 : EXEMPLE DU TYPE 7 « ABIGAÏL », CAEN, BEAULIEU AGE MOYEN | 237 |
| FIGURE 34 : SCHEMA RECAPITULATIF DES MOBILITES MOTORISEES | 282 |
| FIGURE 35 : SCHEMA RECAPITULATIF DES MOBILITES « DOUCES »..... | 283 |
| FIGURE 36 : POURCENTAGE DE TYPE DE REPONSE PAR AGE A PORTSMOUTH..... | 303 |
| FIGURE 37 : PORTSMOUTH, DISTRIBUTION TOTALE DES COMMENTAIRES OBTENUS TOUTE CATEGORIE CONFONDUE EN POURCENTAGE | 303 |
| FIGURE 38 : PORTSMOUTH, CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX », DISTRIBUTION TOTALE DES COMMENTAIRES OBTENUS EN POURCENTAGE | 304 |
| FIGURE 39 : PORTSMOUTH, DETAIL DES COMMENTAIRES PORTANT SUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX », EN CHIFFRES BRUTS..... | 305 |
| FIGURE 40 : PORTSMOUTH, REPARTITION AU SEIN DE LA CLASSE « POSITIF DE JOUR » EN POURCENTAGE, POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 308 |
| FIGURE 41 : PORTSMOUTH, REPARTITION AU SEIN DE LA CLASSE « POSITIF DE NUIT » EN POURCENTAGE POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 308 |
| FIGURE 42 : PORTSMOUTH, REPARTITION AU SEIN DE LA CLASSE « NEGATIF DE JOUR » EN POURCENTAGE POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 310 |
| FIGURE 43 : PORTSMOUTH, REPARTITION AU SEIN DE LA CLASSE « NEGATIF DE NUIT » EN POURCENTAGE POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 310 |
| FIGURE 44 : POURCENTAGE GLOBAL DE TYPES DE REPONSES PAR AGE A CAEN | 313 |
| FIGURE 45 : CAEN, DISTRIBUTION TOTALE DES COMMENTAIRES OBTENUS TOUTE CATEGORIE CONFONDUE EN POURCENTAGE | 315 |
| FIGURE 46 : CAEN, CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » : DISTRIBUTION TOTALE DES COMMENTAIRES OBTENUS EN POURCENTAGE | 315 |
| FIGURE 47 : CAEN, DETAIL DES COMMENTAIRES PORTANT SUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX », EN CHIFFRES BRUTS | 316 |
| FIGURE 48 : CAEN, REPARTITION AU SEIN DE LA CLASSE « POSITIF DE NUIT » EN POURCENTAGE POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 317 |
| FIGURE 49 : CAEN, REPARTITION AU SEIN DE LA CLASSE « POSITIF DE JOUR » EN POURCENTAGE POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 317 |
| FIGURE 50 : CAEN, REPARTITION AU SEIN DE LA CLASSE « NEGATIF DE JOUR » EN POURCENTAGE POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 319 |
| FIGURE 51 : CAEN, REPARTITION AU SEIN DE LA CLASSE « NEGATIF DE NUIT » EN POURCENTAGE POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 319 |
| FIGURE 52 : POURCENTAGE DE TYPE DE REPONSE PAR AGE A ROUEN | 323 |
| FIGURE 53 : ROUEN, DISTRIBUTION TOTALE DES COMMENTAIRES OBTENUS TOUTE CATEGORIE CONFONDUE EN POURCENTAGE | 323 |
| FIGURE 54 : ROUEN, CATEGORIE "GROUPE SOCIAUX", DISTRIBUTION TOTALE DES COMMENTAIRES OBTENUS EN POURCENTAGE | 324 |
| FIGURE 55 : ROUEN, DETAIL DES COMMENTAIRES PORTANT SUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX », EN CHIFFRES BRUTS..... | 327 |
| FIGURE 56 : ROUEN, REPARTITION AU SEIN DE LA CLASSE « POSITIF DE NUIT » EN POURCENTAGE POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 329 |
| FIGURE 57 : ROUEN, REPARTITION AU SEIN DE LA CLASSE « POSITIF DE JOUR » EN POURCENTAGE POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 330 |
| FIGURE 58 : ROUEN, REPARTITION AU SEIN DE LA CLASSE « NEGATIF DE JOUR » EN POURCENTAGE POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 331 |

| | |
|--|-----|
| FIGURE 59 : ROUEN, REPARTITION AU SEIN DE LA CLASSE « NEGATIF DE NUIT » EN POURCENTAGE POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 331 |
| FIGURE 60 : NUAGE DE MOTS EVOQUANT UN ESPACE PUBLIC AGREABLE A VIVRE | 407 |
| FIGURE 61 : NUAGE DE MOTS EVOQUANT UN ESPACE PUBLIC DESAGREABLE A VIVRE | 408 |
| FIGURE 62 : SITUATION DES MARCHES COMPARATIVES DE CAEN | 424 |
| FIGURE 63 : LEGENDE DU BILAN DES MARCHES EXPLORATOIRES..... | 424 |
| FIGURE 64 : TRACE DE LA MARCHÉ COMPARATIVE DU QUARTIER DE LA HAIE VIGNE..... | 425 |
| FIGURE 65 : TRACE DE LA MARCHÉ COMPARATIVE COMMUNE DU CENTRE-VILLE DE CAEN..... | 425 |
| FIGURE 66 : TRACE DE LA MARCHÉ COMPARATIVE DU QUARTIER DE LA GRACE DE DIEU..... | 426 |
| FIGURE 67 : TRACE DE LA MARCHÉ COMPARATIVE DU QUARTIER DE BEAULIEU..... | 426 |
| FIGURE 68 : BILAN DE LA MARCHÉ DU CENTRE-VILLE, GROUPE HAIE-VIGNE, CAEN | 427 |
| FIGURE 69 : BILAN DE LA MARCHÉ DU CENTRE-VILLE, GROUPE BEAULIEU, CAEN..... | 429 |
| FIGURE 70 : BILAN DE LA MARCHÉ DU CENTRE-VILLE, GROUPE GRACE DE DIEU, CAEN..... | 431 |
| FIGURE 71 : BILAN DE LA MARCHÉ DU QUARTIER HAIE VIGNE, CAEN | 433 |
| FIGURE 72 : BILAN DE LA MARCHÉ DU QUARTIER BEAULIEU, CAEN | 435 |
| FIGURE 73 : BILAN DE LA MARCHÉ DU QUARTIER GRACE DE DIEU, CAEN | 437 |
| FIGURE 74 : SITUATION DES MARCHES COMPARATIVES DE ROUEN | 443 |
| FIGURE 75 : TRACE DE LA MARCHÉ COMPARATIVE COMMUNE DU CENTRE-VILLE DE ROUEN | 444 |
| FIGURE 76 : TRACE DE LA MARCHÉ COMPARATIVE DU QUARTIER DE SAINT-SEVER | 444 |
| FIGURE 77 : TRACE DE LA MARCHÉ COMPARATIVE DU QUARTIER DE LA GARE/JOUVENET | 445 |
| FIGURE 78 : TRACE DE LA MARCHÉ COMPARATIVE DE LA VILLE DE PETIT-QUEVILLY | 445 |
| FIGURE 79 : BILAN DE LA MARCHÉ DU CENTRE-VILLE, GROUPE SAINT-SEVER, ROUEN | 447 |
| FIGURE 80 : BILAN DE LA MARCHÉ DU CENTRE-VILLE, GROUPE GARE, ROUEN..... | 449 |
| FIGURE 81 : BILAN DE LA MARCHÉ DU CENTRE-VILLE, GROUPE PETIT-QUEVILLY, ROUEN | 451 |
| FIGURE 82 : BILAN DE LA MARCHÉ DU QUARTIER SAINT-SEVER, ROUEN..... | 453 |
| FIGURE 83 : BILAN DE LA MARCHÉ DU QUARTIER GARE/JOUVENET, ROUEN | 455 |
| FIGURE 84 : BILAN DE LA MARCHÉ DU QUARTIER PETIT-QUEVILLY, ROUEN | 457 |
| FIGURE 85 : ANALYSE GENREE DU QUAI VENDEUVRE DE JOUR..... | 462 |
| FIGURE 86 : ANALYSE GENREE DU QUAI VENDEUVRE DE NUIT | 463 |
| FIGURE 87 : ANALYSE GENREE DE LA PLACE DU VIEUX MARCHÉ DE JOUR | 464 |
| FIGURE 88 : ANALYSE GENREE DE LA PLACE DU VIEUX MARCHÉ DE NUIT | 465 |
| FIGURE 89 : ANALYSE GENREE DU CENTRE COMMERCIAL GUNWHARF QUAYS DE JOUR..... | 467 |
| FIGURE 90 : ANALYSE GENREE DE COMMERCIAL ROAD DE JOUR | 469 |
| FIGURE 91 : ANALYSE GENREE DE COMMERCIAL ROAD EN SOIREE..... | 470 |
| FIGURE 92 : ANALYSE GENREE DU SQUARE VERDREL DE JOUR..... | 471 |
| FIGURE 93 : ANALYSE GENREE DU SQUARE VERDREL DE NUIT | 472 |
| FIGURE 94 : ANALYSE GENREE DE LA GARE DE CAEN DE JOUR | 473 |
| FIGURE 95 : ANALYSE GENREE DE LA GARE DE CAEN DE NUIT..... | 474 |
| FIGURE 96 : SCHEMATISATION DE LA RELATION ENTRE ESPACES CORPORELS FEMININS ET ESPACES PUBLICS | 485 |

Photographies :

| | |
|--|-----|
| PHOTOGRAPHIE 1 : QUARTIER DE SAINT-JUDE..... | 158 |
| PHOTOGRAPHIE 2 : ALBERT ROAD DANS CENTRAL SOUTHSEA | 158 |

| | |
|--|-----|
| PHOTOGRAPHIE 3 : SOUTH PARADE PIER A PORTSMOUTH | 161 |
| PHOTOGRAPHIE 4 : PASSATION DE QUESTIONNAIRES AU CENTRE COMMERCIAL « LES RIVES DE L'ORNE » A CAEN | 193 |
| PHOTOGRAPHIE 5 : PLAGE CENTRALE DE SOUTHSEA | 302 |
| PHOTOGRAPHIE 6 : IRON BRIDGE, PORTSMOUTH..... | 378 |
| PHOTOGRAPHIE 7 : ZONE PIETONNE ENTRE FRATTON WAY ET CLARKES ROAD, PORTSMOUTH..... | 379 |
| PHOTOGRAPHIE 8 : VENELLE BENARD, CAEN | 380 |
| PHOTOGRAPHIE 9 : PASSAGE PIETONNIER ENTRE BRIDPORT STREET ET DURHAM STREET, PORTSMOUTH | 380 |
| PHOTOGRAPHIE 10 : PROLONGEMENT DE L'ALLEE DU VIEUX CLOS HEBERT, CAEN | 381 |
| PHOTOGRAPHIE 11 : SYDENHAM TERRACE, PORTSMOUTH | 381 |
| PHOTOGRAPHIE 12 : PASSAGE SOUTERRAIN, QUARTIER CHARLES DICKENS, PORTSMOUTH | 383 |
| PHOTOGRAPHIE 13 : « UNDERPASS AT LAKE ROAD AND CORNMILL ROAD CORDONED OFF BY POLICE » | 386 |
| PHOTOGRAPHIE 14 : BUCKLAND, PORTSMOUTH | 388 |
| PHOTOGRAPHIE 15 : FRATTON, PORTSMOUTH | 388 |
| PHOTOGRAPHIE 16 : RUE ECUYERE, CAEN | 389 |
| PHOTOGRAPHIE 17 : STADE DE FRATTON, PORTSMOUTH..... | 389 |
| PHOTOGRAPHIE 18 : PLAGE D'EASTNEY, PORTSMOUTH | 394 |
| PHOTOGRAPHIE 19 : LA PLACE DE LA REPUBLIQUE JUSTE APRES SON REAMENAGEMENT | 412 |
| PHOTOGRAPHIE 20 : LA PLACE DE LA REPUBLIQUE PENDANT L'IMPLANTATION D'UN JARDIN EPHEMERE | 413 |
| PHOTOGRAPHIE 21 : COMMERCIAL ROAD, PORTSMOUTH | 415 |
| PHOTOGRAPHIE 22 : PLACE CENTRALE DU CENTRE COMMERCIAL GUNWHARF QUAYS..... | 417 |
| PHOTOGRAPHIE 23 : LE QUAI VENDEUVRE EN SOIREE | 463 |
| PHOTOGRAPHIE 24 : PLACE DU VIEUX MARCHÉ EN SOIREE..... | 465 |
| PHOTOGRAPHIE 25 : GUNWHARF QUAYS EN FIN D'APRES-MIDI | 467 |
| PHOTOGRAPHIE 26 : COMMERCIAL ROAD DANS L'APRES-MIDI | 469 |
| PHOTOGRAPHIE 27 : COMMERCIAL ROAD EN SOIREE..... | 470 |
| PHOTOGRAPHIE 28 : SQUARE VERDREL DE JOUR | 472 |
| PHOTOGRAPHIE 29 : GARE DE CAEN EN SOIREE | 474 |

Cartes :

| | |
|---|-----|
| CARTE 1 : POURCENTAGE DES PCS 3, 4, 5 ET 6 PAR QUARTIER A CAEN | 151 |
| CARTE 2 : IDENTIFICATION DES ESPACES D'ETUDE : CAEN..... | 153 |
| CARTE 3 : REPARTITION DES DIFFERENTS QUARTIERS DE PORTSMOUTH..... | 156 |
| CARTE 4 : REPARTITION DES GROUPES 1, 2, 3 ET 4 PAR WARDS A PORTSMOUTH EN POURCENTAGE..... | 160 |
| CARTE 5 : IDENTIFICATION DES ESPACES D'ETUDE A PORTSMOUTH..... | 162 |
| CARTE 6 : POURCENTAGE DES PCS 3, 4, 5 ET 6 PAR QUARTIER OU VILLE PERIPHERIQUE A ROUEN | 165 |
| CARTE 7 : CARTE D'IDENTIFICATION DES ESPACES D'ETUDE A ROUEN | 167 |
| CARTE 8 : PREMIER ESSAI DE TRAITEMENT DES DONNEES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE PORTSMOUTH | 197 |
| CARTE 9 : CARTE PARTICIPATIVE DE PORTSMOUTH, DONNEES BRUTES | 288 |
| CARTE 10 : CARTE PARTICIPATIVE DE ROUEN, DONNEES BRUTES..... | 289 |
| CARTE 11 : CARTE PARTICIPATIVE DE CAEN, DONNEES BRUTES | 291 |
| CARTE 12 : RESENTI GLOBAL DES FEMMES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE CAEN..... | 294 |
| CARTE 13 : RESENTI GLOBAL DES FEMMES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE PORTSMOUTH..... | 295 |
| CARTE 14 : RESENTI GLOBAL DES FEMMES DE LA CARTE PARTICIPATIVE DE ROUEN | 296 |

Tableaux :

| | |
|---|-----|
| TABLEAU 1 : CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES PAR GROUPE AU ROYAUME-UNI..... | 157 |
| TABLEAU 2 : RECAPITULATIF DES METHODES UTILISEES EN FONCTION DE L'ECHELLE SPATIALE CONSIDEREE ET DE LEUR PLACE DANS LA DEMONSTRATION RETENUE..... | 171 |
| TABLEAU 3 : GRILLE D'OBSERVATION DES LIEUX D'ETUDE | 172 |

| | |
|---|-----|
| TABLEAU 4 : NOMBRE D'OBSERVATIONS MENEES PAR LIEU D'ETUDE..... | 173 |
| TABLEAU 5 : RECAPITULATIF DES COMPTEURS UTILISES LORS DES SEANCES D'OBSERVATION | 175 |
| TABLEAU 6 : GUIDE D'OBSERVATION POUR LES VOLONTAIRES DES MARCHES COMPARATIVES | 179 |
| TABLEAU 7 : RECAPITULATIF DE LA TYPOLOGIE DES CARTES MENTALES | 225 |
| TABLEAU 8 : RECAPITULATIF DES ENTRETIENS PAR VILLE, QUARTIER ET CLASSE D'AGE..... | 226 |
| TABLEAU 9 : TYPOLOGIE DU CARROYAGE DES CARTES PARTICIPATIVES, COMMENTAIRES EXPRIMES EN POURCENTAGE | 293 |
| TABLEAU 10 : RECAPITULATIF DE LA TYPOLOGIE DE CLASSIFICATION DES COMMENTAIRES | 298 |
| TABLEAU 11 : RECAPITULATIF DE LA TYPOLOGIE UTILISEE POUR LA CATEGORIE « GROUPES SOCIAUX » | 299 |
| TABLEAU 12 : TABLEAU DE CORRELATION (PEARSON) DES FACTEURS DETERMINES COMME NEGATIFS PAR LES ENQUETES DE ROUEN | 332 |
| TABLEAU 13 : RECAPITULATIF DE LA CONSTITUTION DES SIX GROUPES DE MARCHES COMPARATIVES | 419 |
| TABLEAU 14 : RECAPITULATIF DES COMPTAGES CONCERNANT L'HABILLEMENT ET LA VITESSE DE MARCHE DES PASSANTES A PORTSMOUTH, EN POURCENTAGE | 475 |
| TABLEAU 15 : RECAPITULATIF DES COMPTAGES CONCERNANT L'HABILLEMENT ET LA VITESSE DE MARCHE DES PASSANTES A CAEN, EN POURCENTAGE..... | 476 |
| TABLEAU 16 : RECAPITULATIF DES COMPTAGES CONCERNANT L'HABILLEMENT ET LA VITESSE DE MARCHE DES PASSANTES A ROUEN, EN POURCENTAGE | 476 |

Évènements marquants :

| | |
|--|-----|
| ÉVENEMENT MARQUANT 1 : ALEXANDRA..... | 15 |
| ÉVENEMENT MARQUANT 2 : AÏCHA | 87 |
| ÉVENEMENT MARQUANT 3 : LILITH | 143 |
| ÉVENEMENT MARQUANT 4 : ELODIE | 285 |
| ÉVENEMENT MARQUANT 5 : ELISABETH | 335 |
| ÉVENEMENT MARQUANT 6 : LILITH | 397 |

Annexes

| | | |
|------|-----------------------|-----|
| I. | PHOTOGRAPHIES..... | 491 |
| II. | CARTES MENTALES..... | 504 |
| III. | DOCUMENTS DIVERS..... | 530 |

Photographies

Caen

Boulevard Maréchal Leclerc

Le 7 janvier 2019, pendant les travaux de réaménagement



Le 6 août 2019, après les travaux

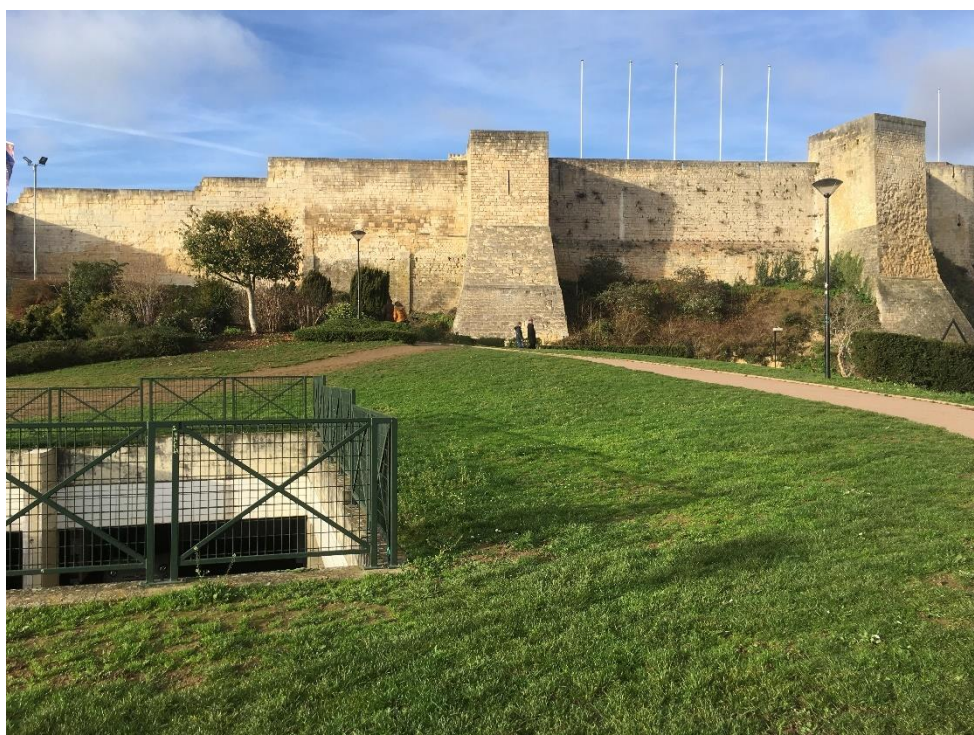


Photographies : E.L.B., 2019

Centre commercial « les Rives de l'Orne », le 7 septembre 2019



Pelouses du Château de Caen, le 14 janvier 2020



Photographies : E.L.B., 2019 et 2020

Le port de Caen, quai Vendevre, le 11 février 2019



Place Saint-Sauveur, le 2 septembre 2019



Photographies : E.L.B., 2019

Rue Écuyère, le 31 août 2019

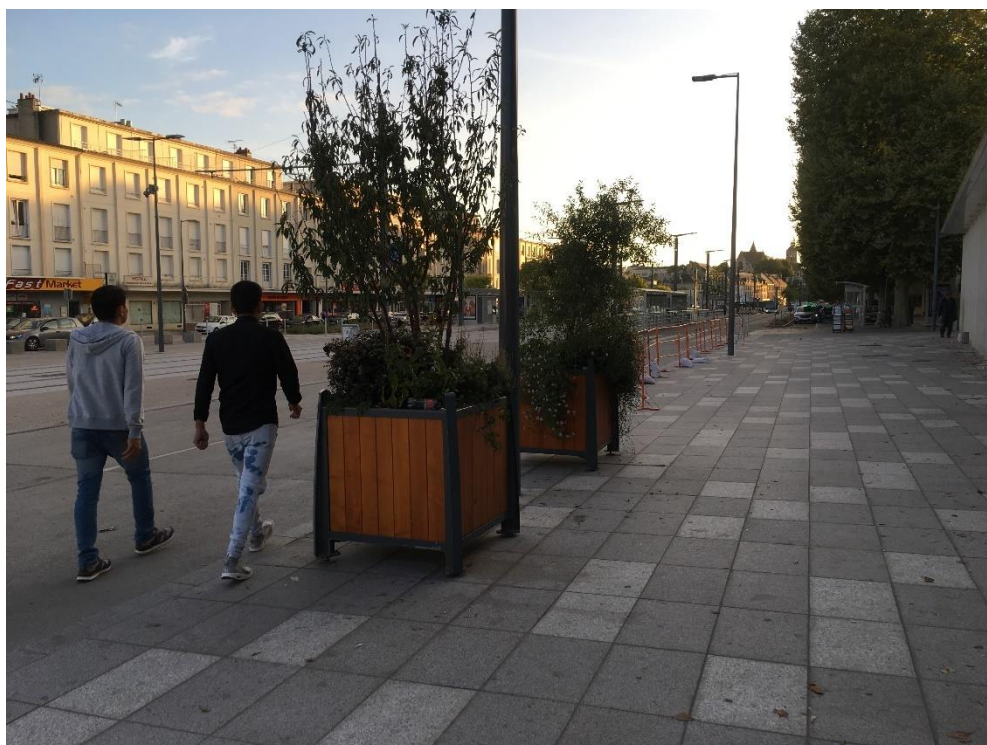


Université de Caen Campus 1, 31 août 2019



Photographies : E.L.B., 2019

La Gare de Caen, le 5 septembre 2019



Photographies : E.L.B., 2019

Rouen

Rue des Carmes, le 10 janvier 2020



Centre commercial Dock 76, le 24 septembre 2020



Photographies : E.L.B., 2020

Square Verdrel, le 24 septembre 2020



Quais Rive Droite, le 24 septembre 2020



Photographies : E.L.B., 2020

Place du Vieux Marché, le 24 septembre 2020



Place du 19 avril 1944, le 24 septembre 2020



Photographies : E.L.B., 2020

Université Pasteur, le 24 septembre 2020



Gare de Rouen Rive Droite, le 24 septembre 2020



Photographies : E.L.B., 2020

Portsmouth

Commercial road, le 25 novembre 2019



Centre commercial « Gunwharf Quays », le 25 novembre 2019



Photographies : E.L.B., 2019

Brandsburry Park, le 27 juin 2019



Southsea Seafront, le 27 juin 2019



Photographies : E.L.B., 2019

Guildhall Square, le 1^{er} septembre 2019



Albert road, le 11 juillet 2019



Photographies : E.L.B., 2019

Université de Portsmouth, le 25 novembre 2019



Gare de Portsmouth *and* Southsea, le 25 novembre 2019

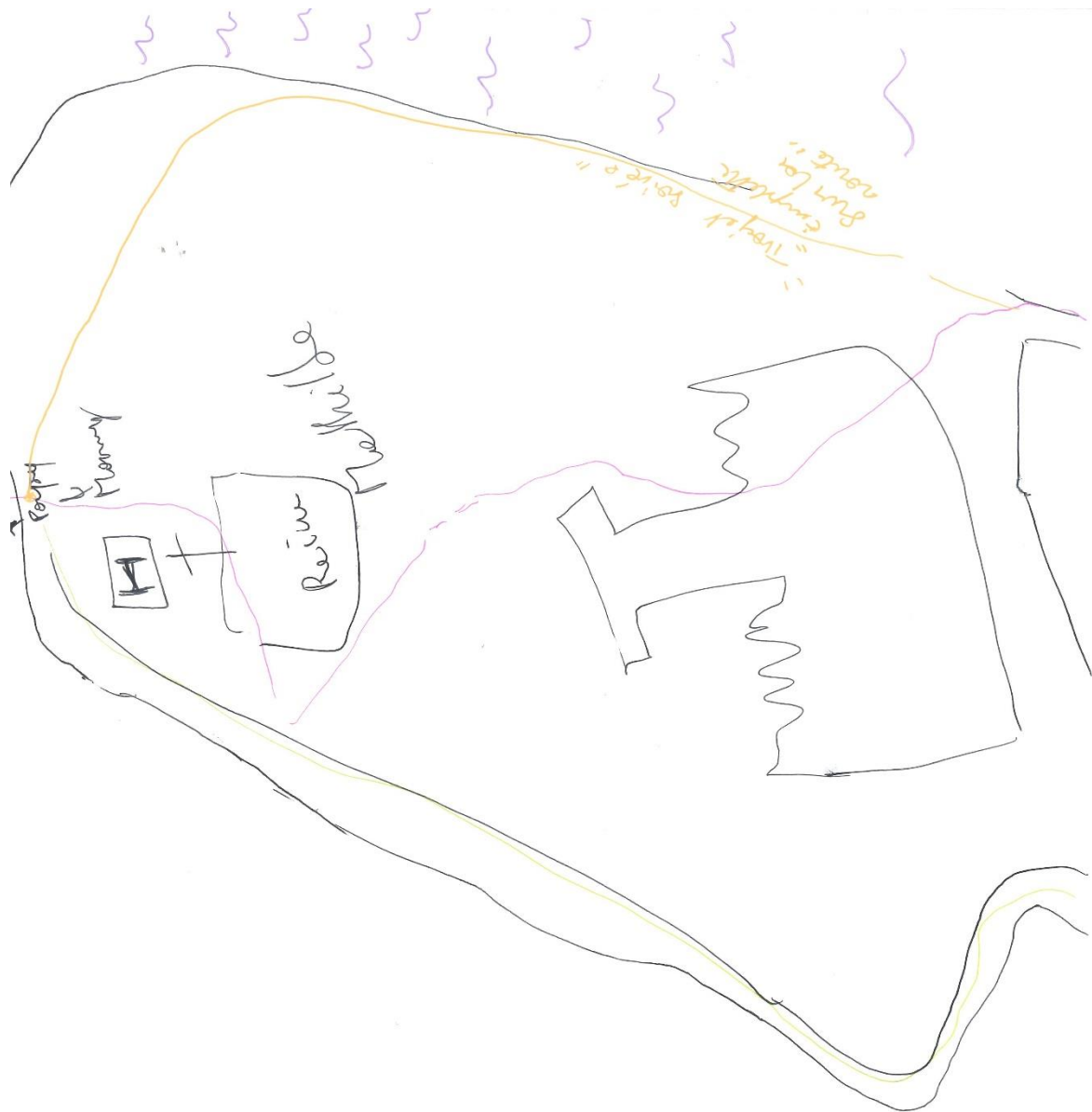


Photographies : E.L.B., 2019

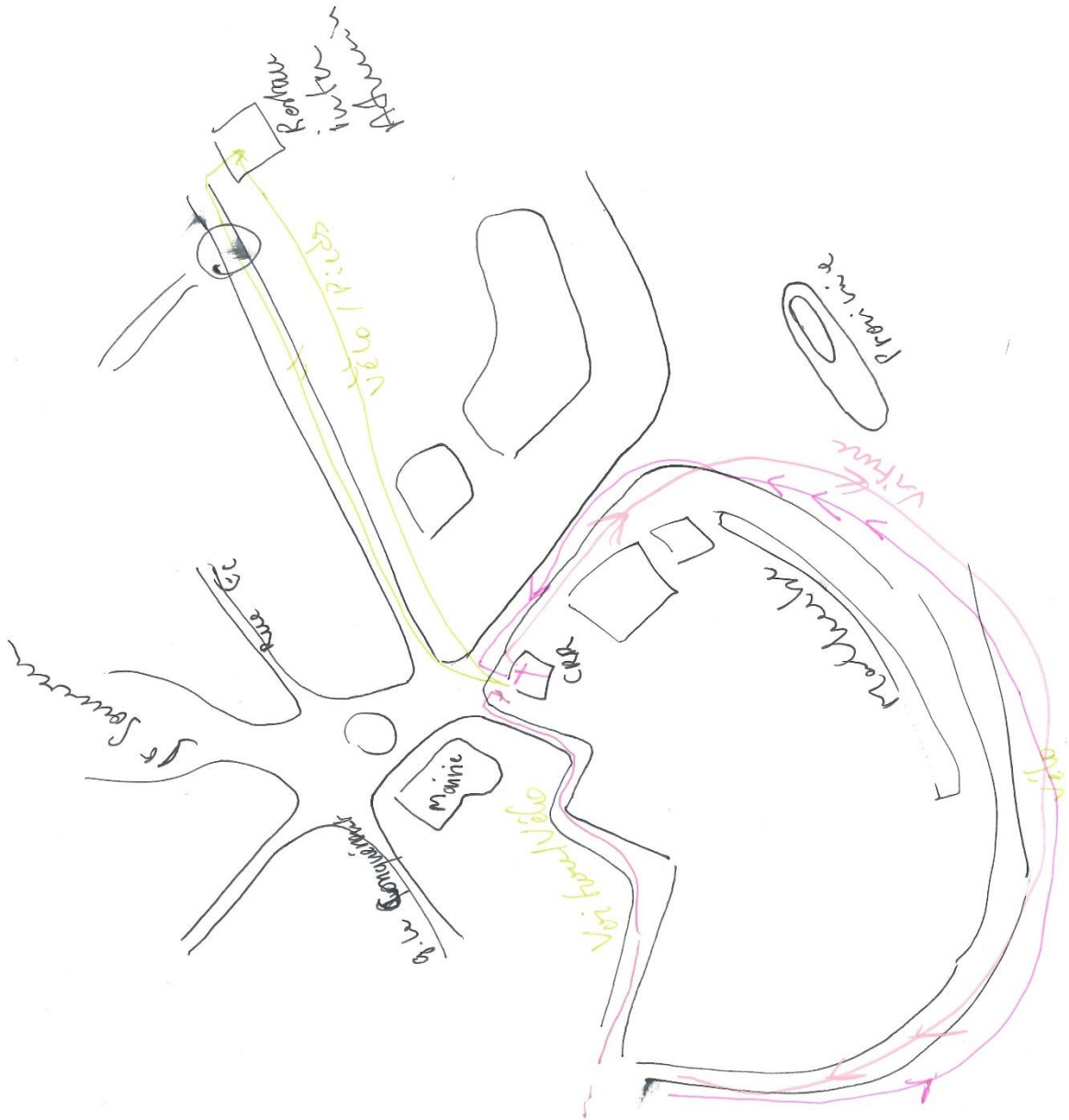
Cartes mentales

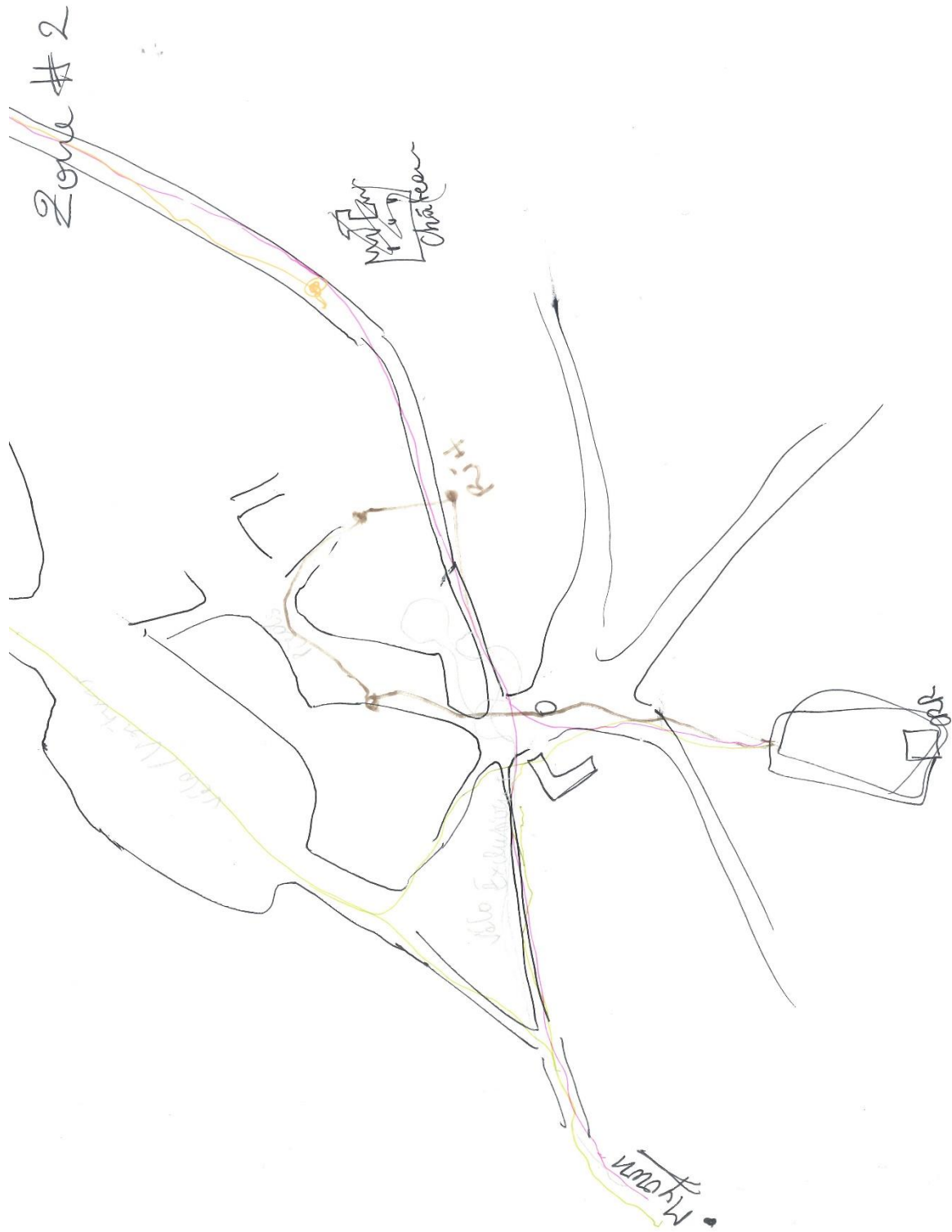
Caen

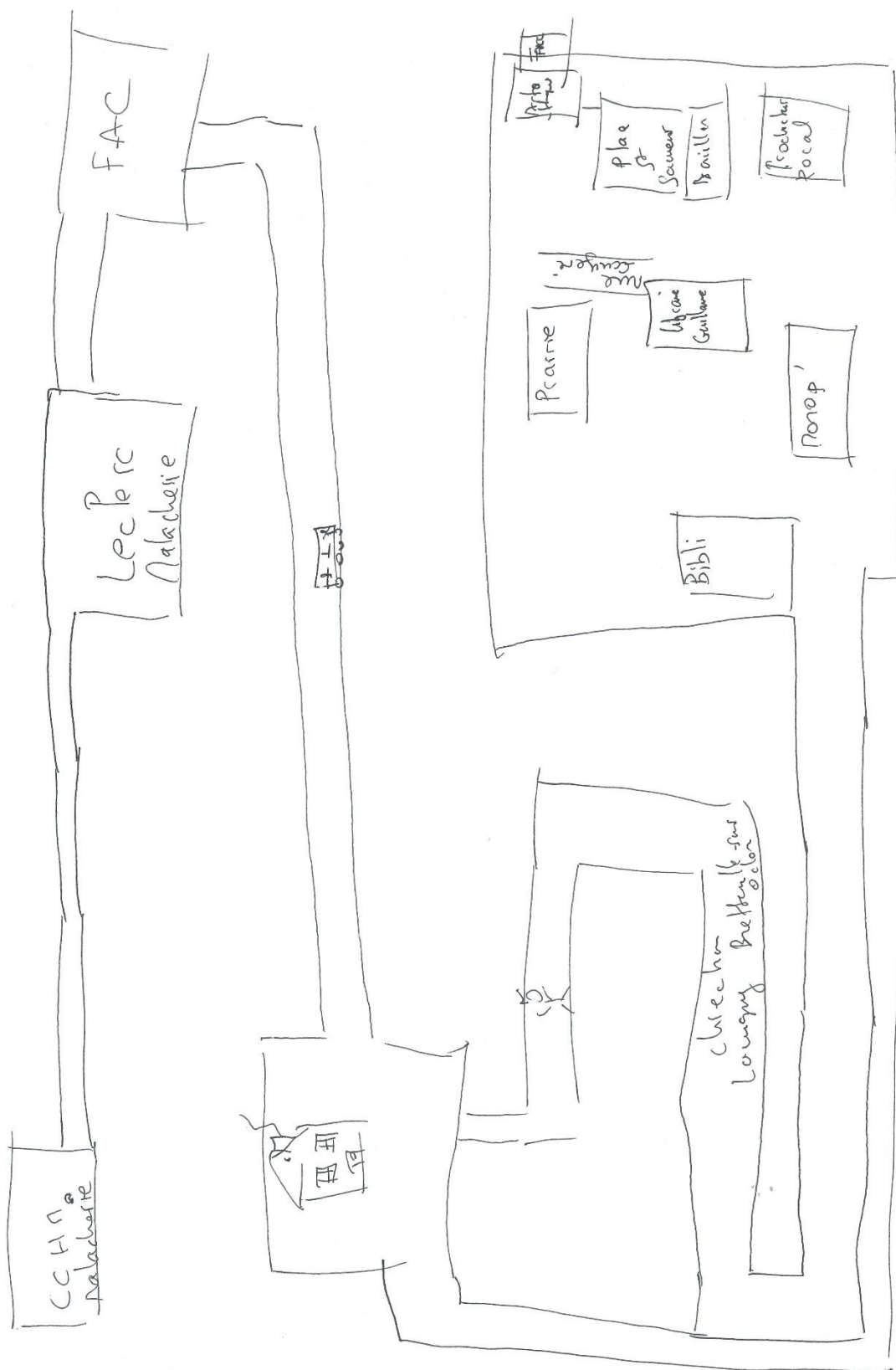
Marie, femme jeune, Beaulieu

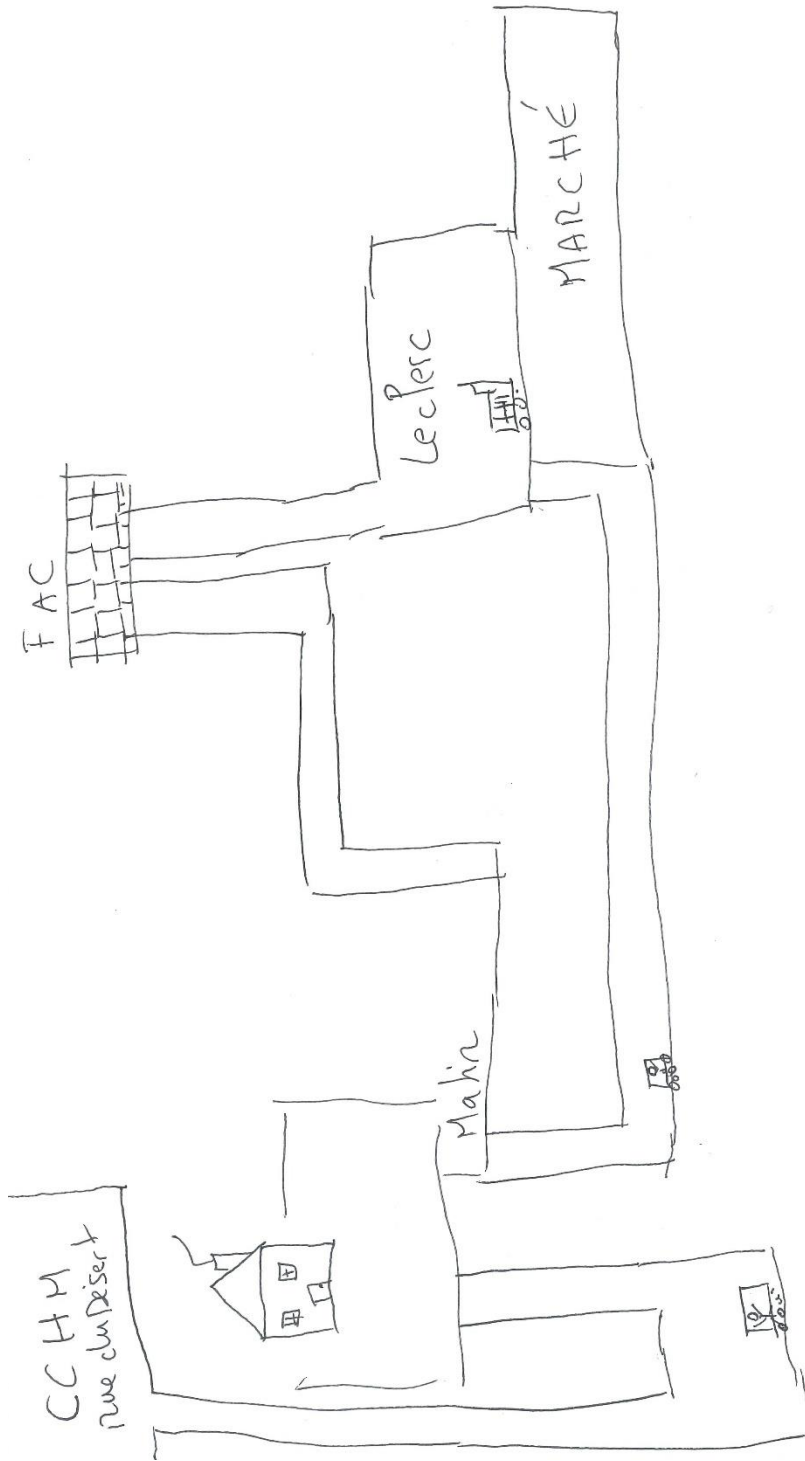


Zone #1









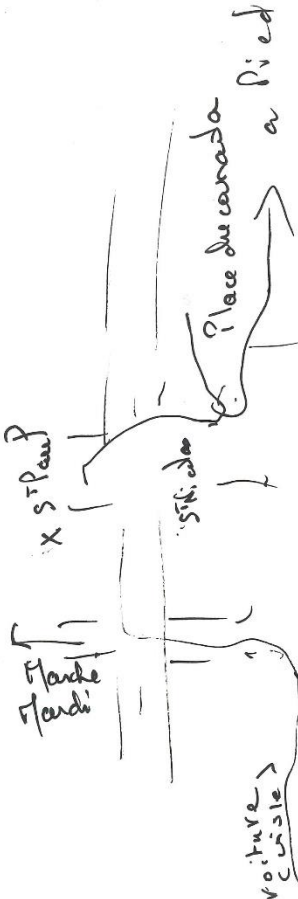
Claire, âge moyen, Beaulieu

un résidu
opportunistique

place
du
canada

place
du
canada

place
du
canada



Fosse Julien

Marché
Vendredi

claire

Place
St Julien

dameyus
rue

rue St Pierre

voiture
cristale

place
fontaine

Maille

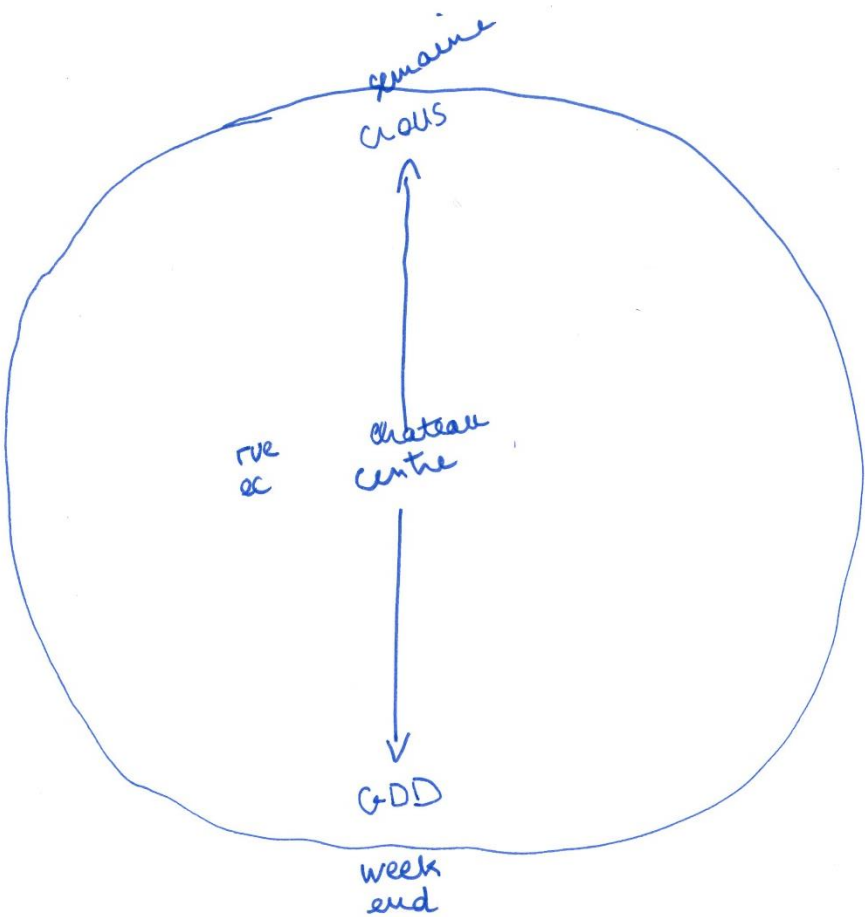
rebr

du
pavé

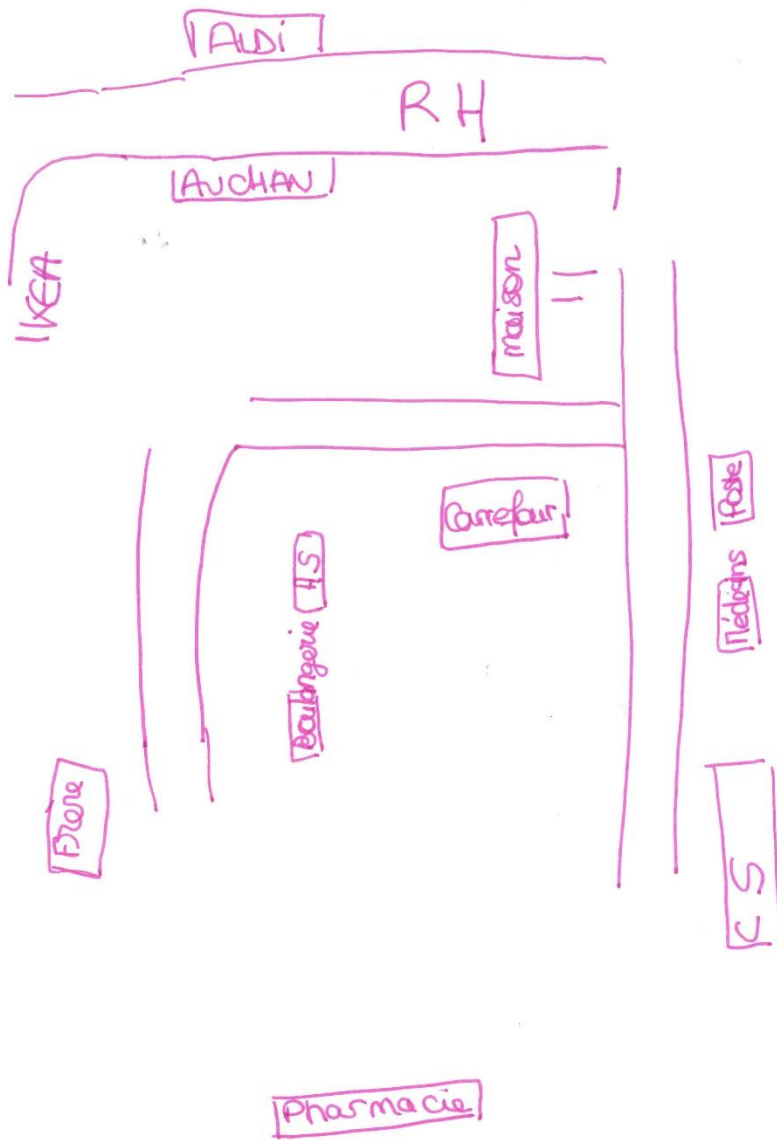
place
St Pierre

place
fontaine

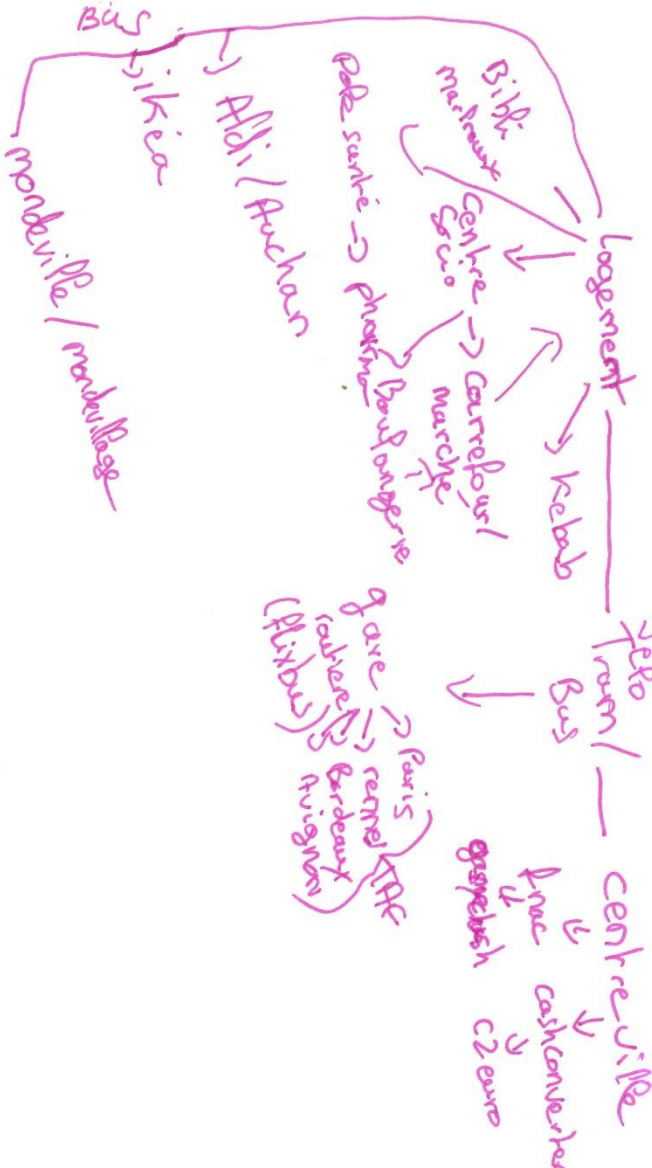
Elodie, femme jeune, Grâce de Dieu

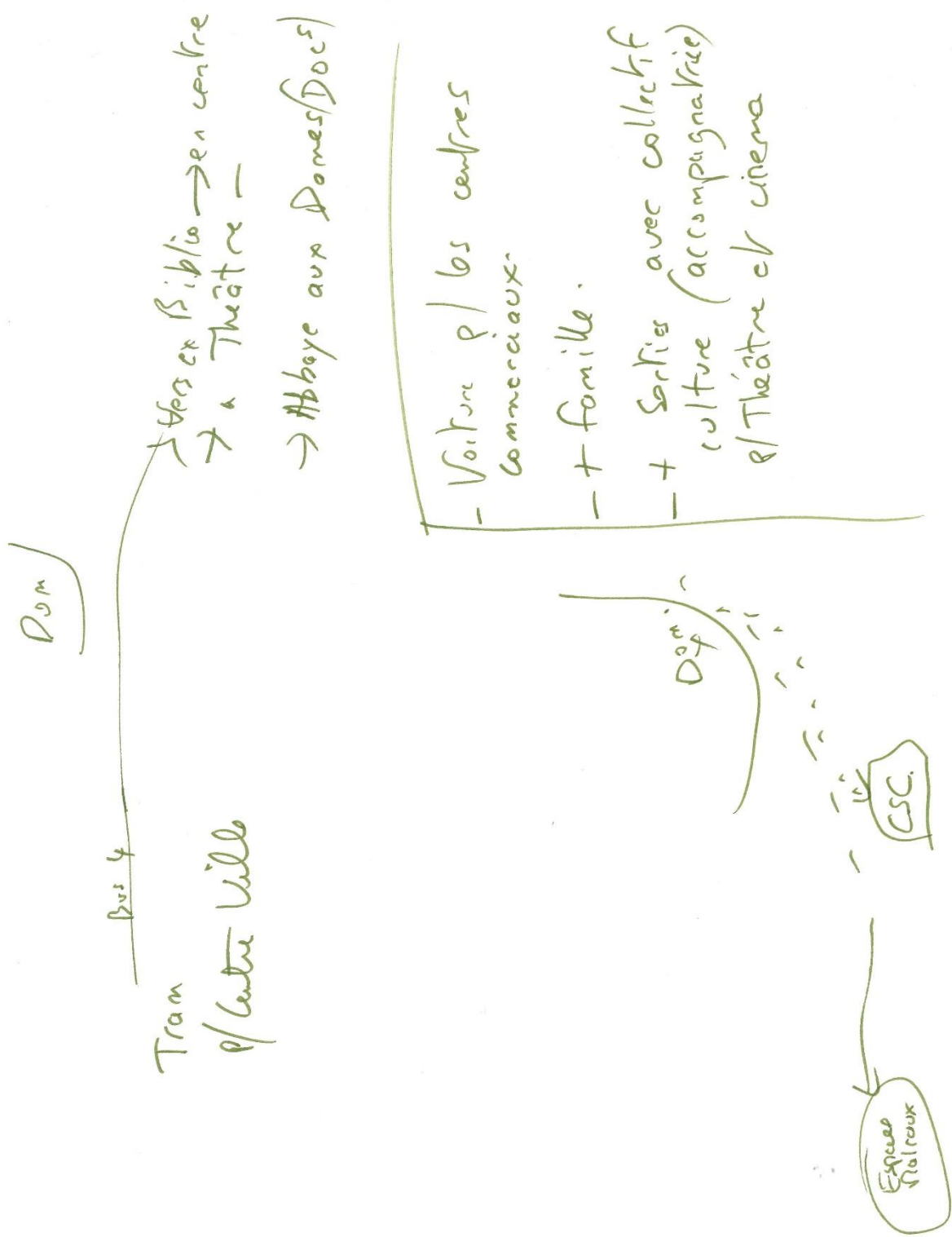


Louise, femme d'âge moyen, Grâce de Dieu

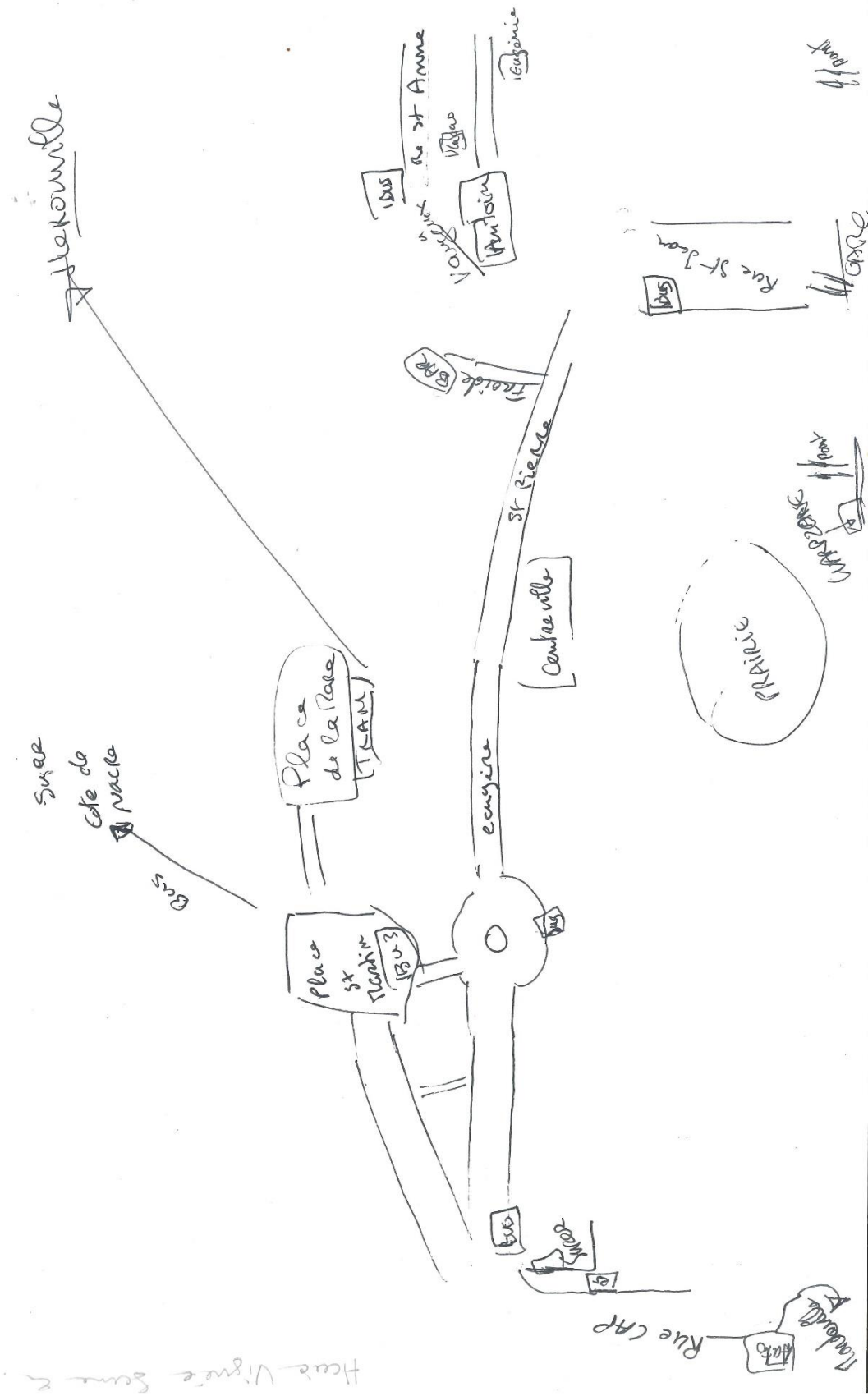


Olympe, femme d'âge moyen, Grâce de Dieu

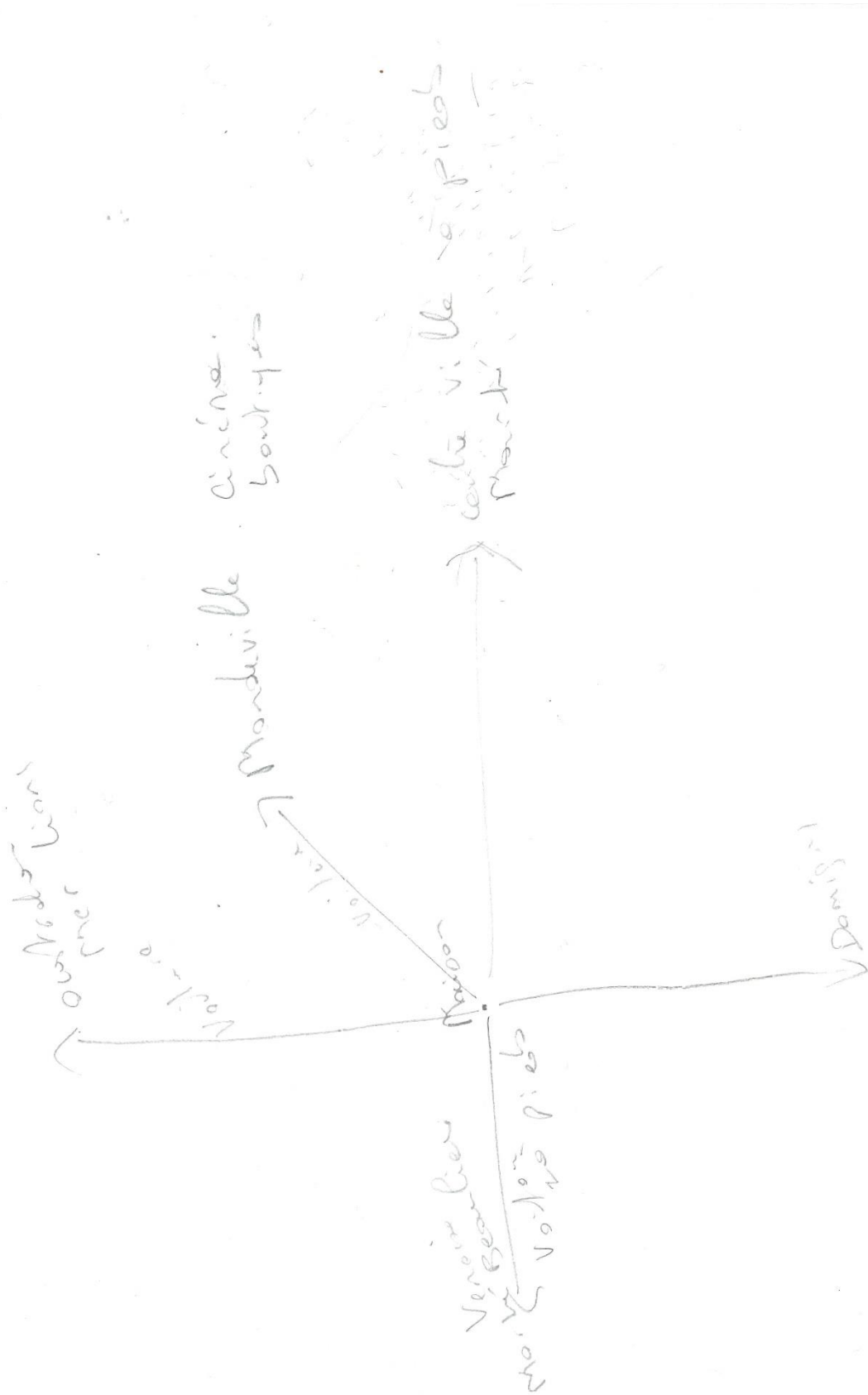




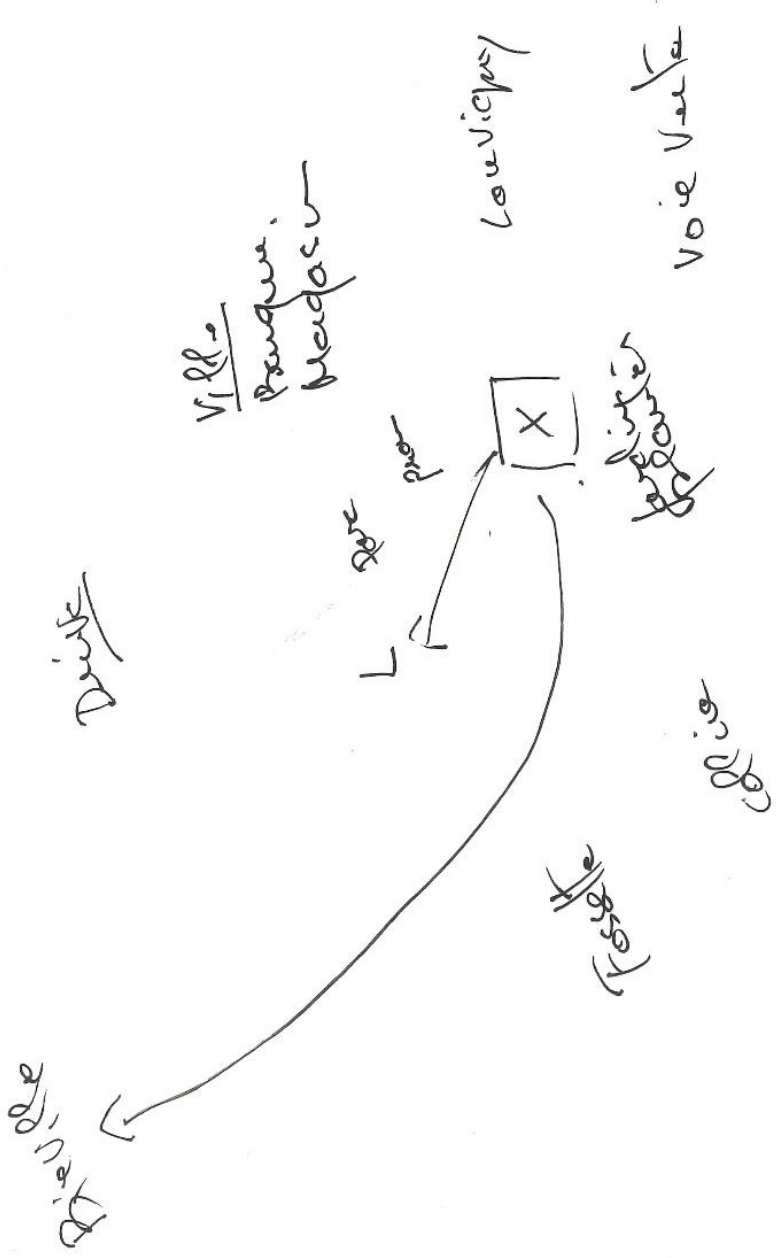
Alexandra, femme jeune, La Haie Vigné



Haie Vigné âge moyen

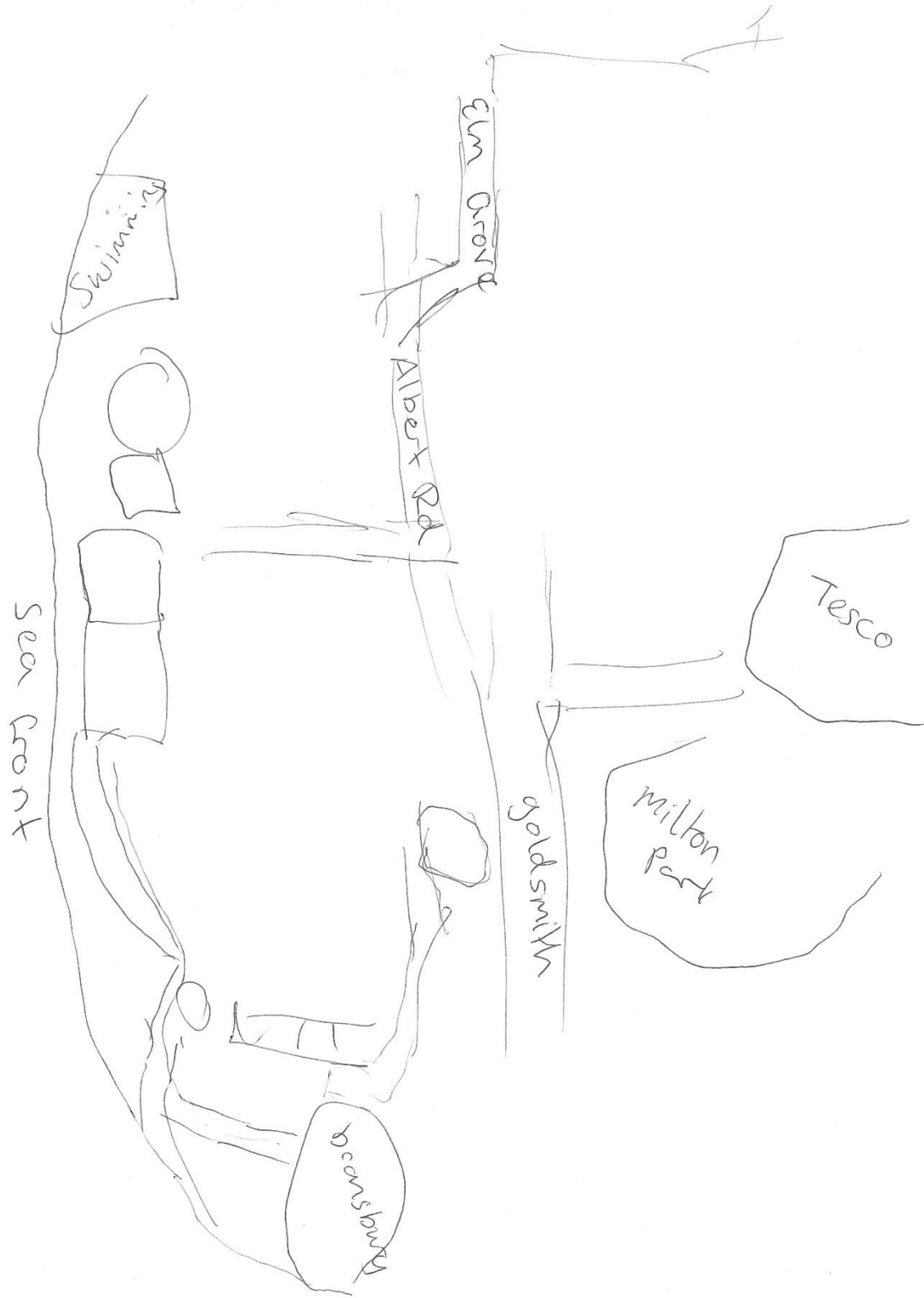


Adèle, femme âgée, La Haie Vigné



Portsmouth

Elisabeth, femme jeune, Milton

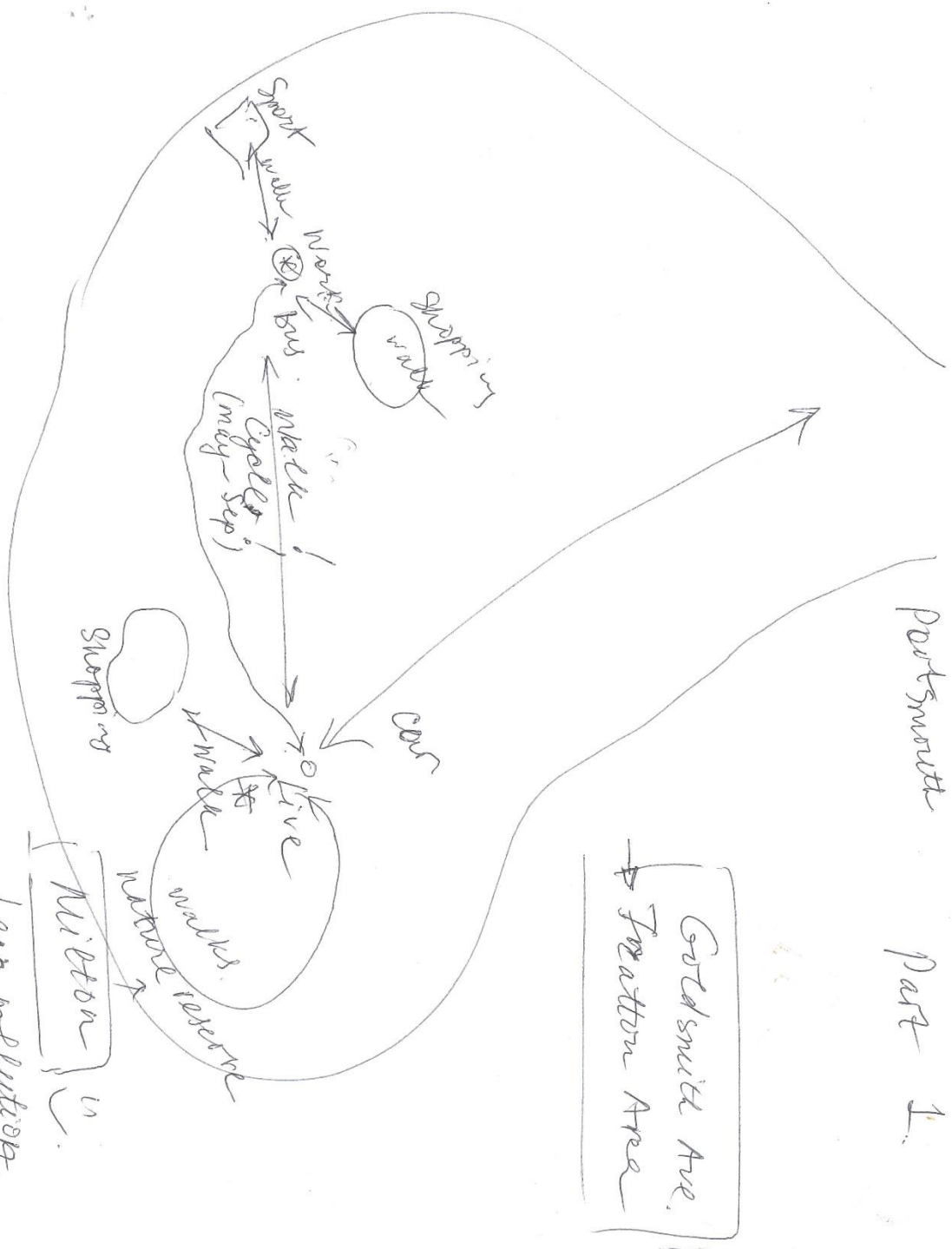


mm

mm

Milton age moyen

- not a safe route; traffic



Portsworth Part 1.

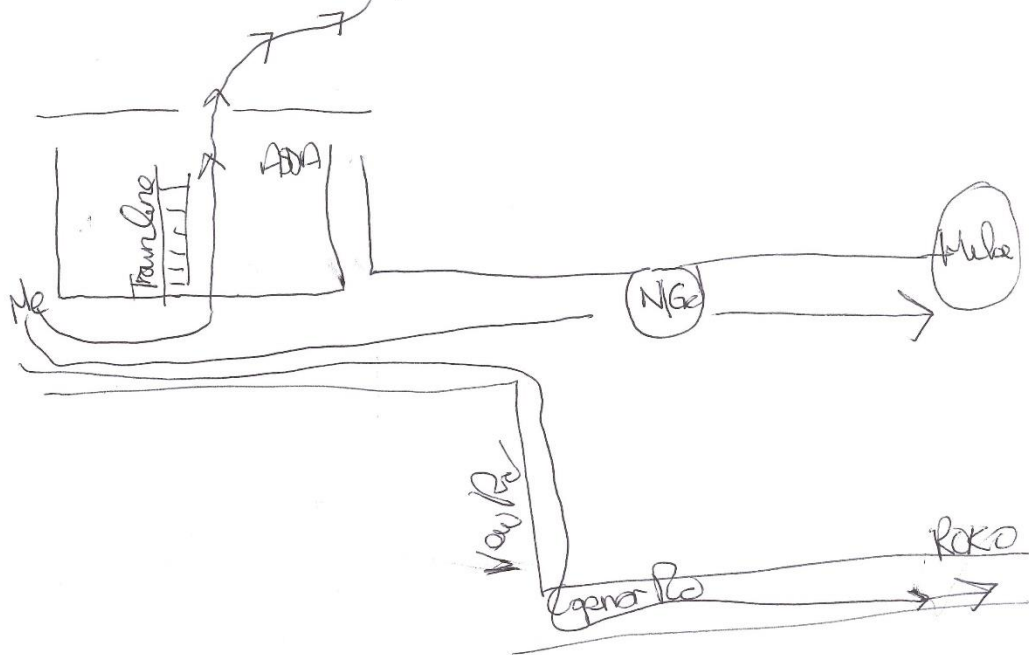
Goldsmit Ave.
Portsworth Area

Judith, femme d'âge moyen, Fratton

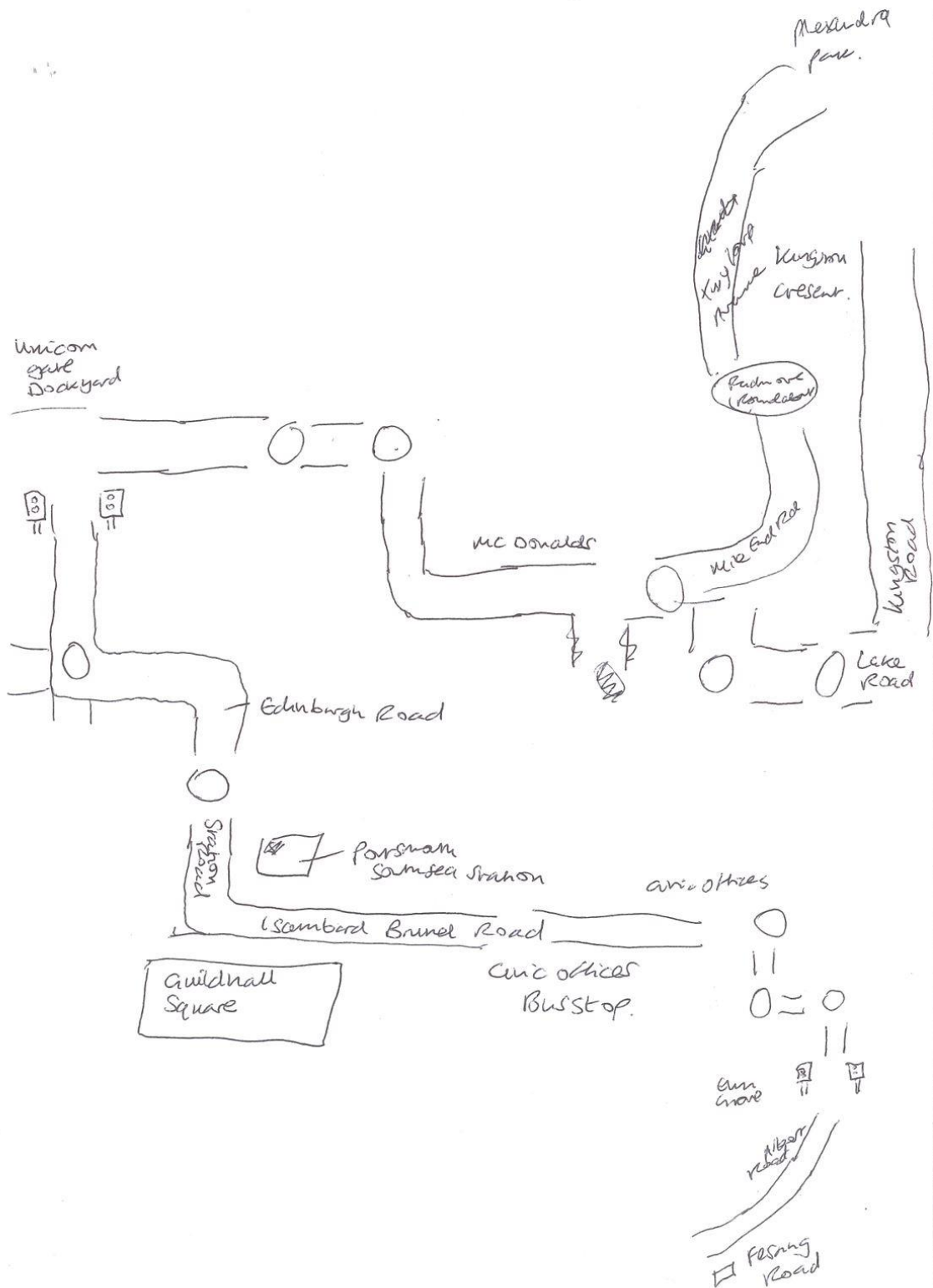
x Fratton Rd → London Rd → Hulsea

x Fratton Rd, By the train line to Commercial Rd

x Fratton Rd Copnor Rd ROKO
Commercial Rd



Sophie, femme d'âge moyen, Fratton

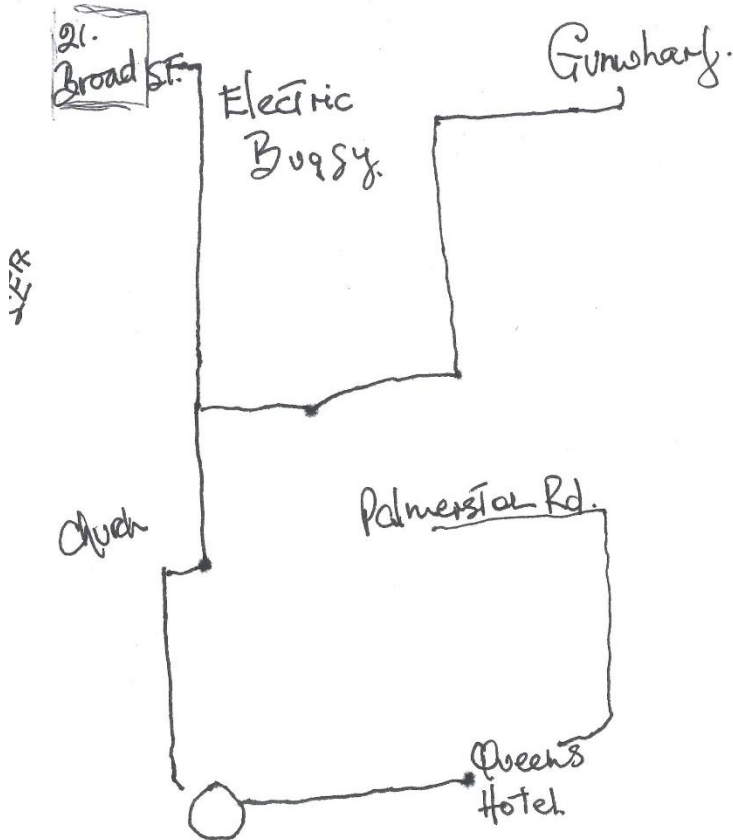


Civic offices → Kingston Crescent

Kingston Crescent → Civic offices

Civic offices → Festing Road

Agatha, femme âgée, Southsea



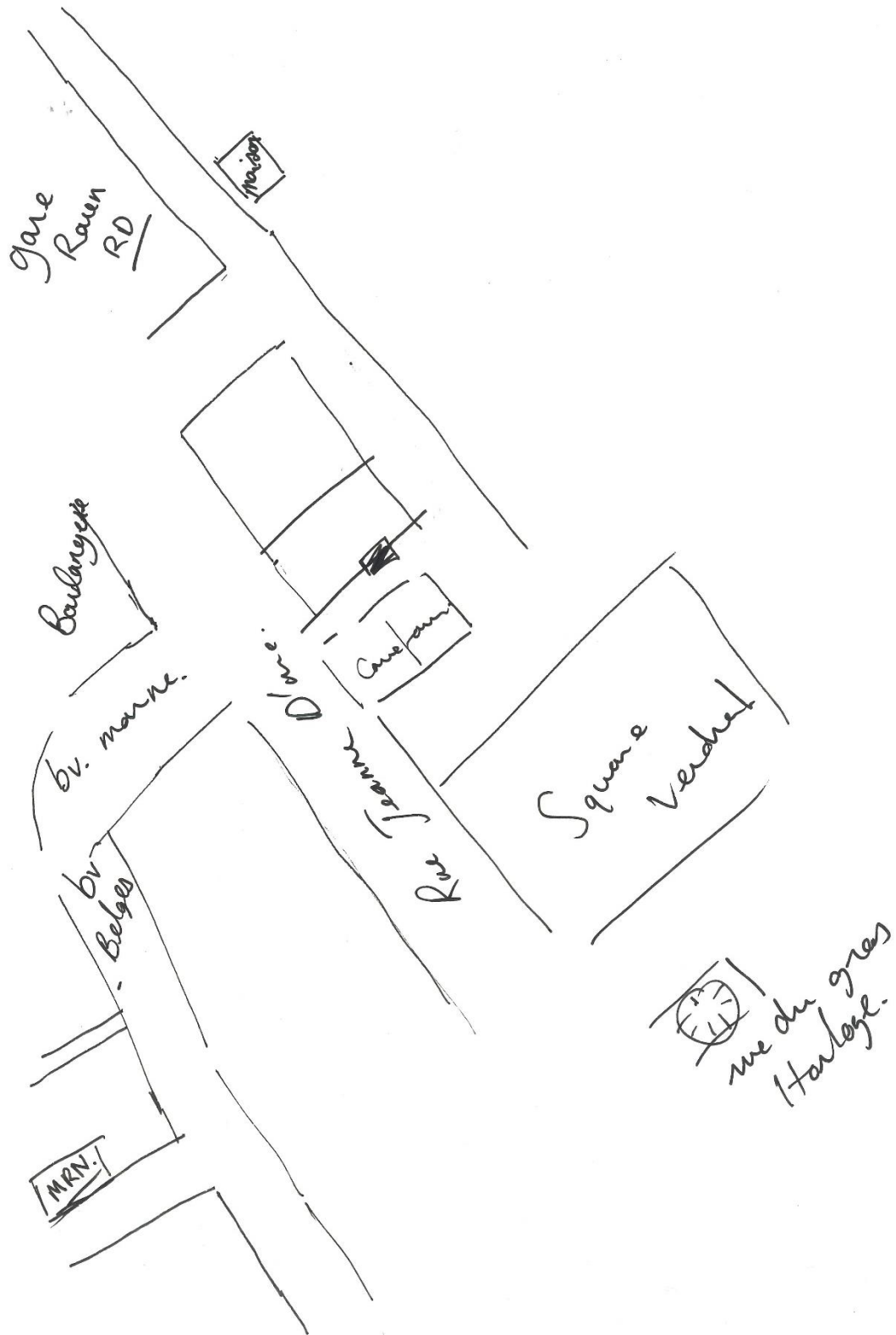
Supermarkets. with Car.

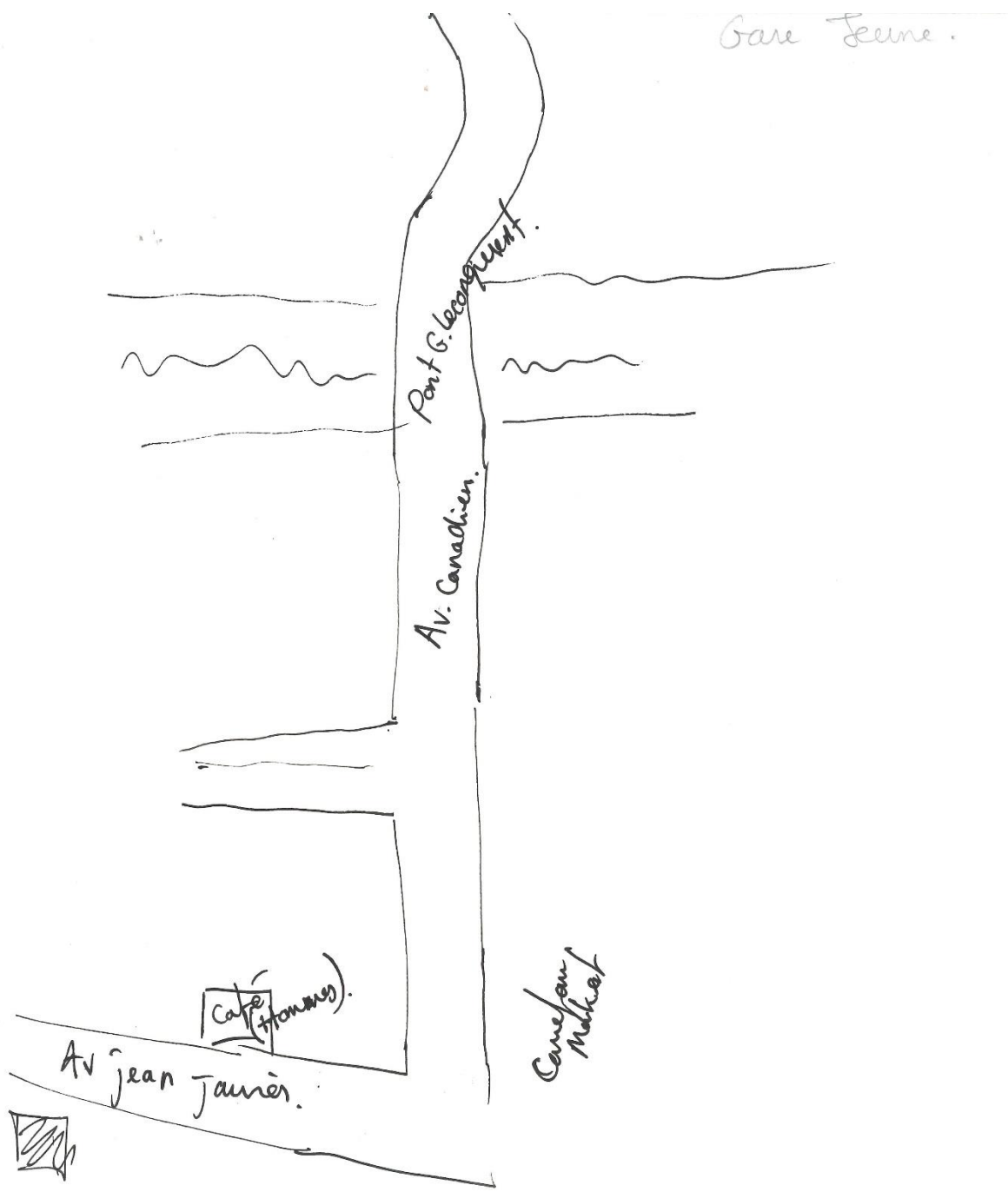
Tesco, Morrisons.

Community Centre by Taxi

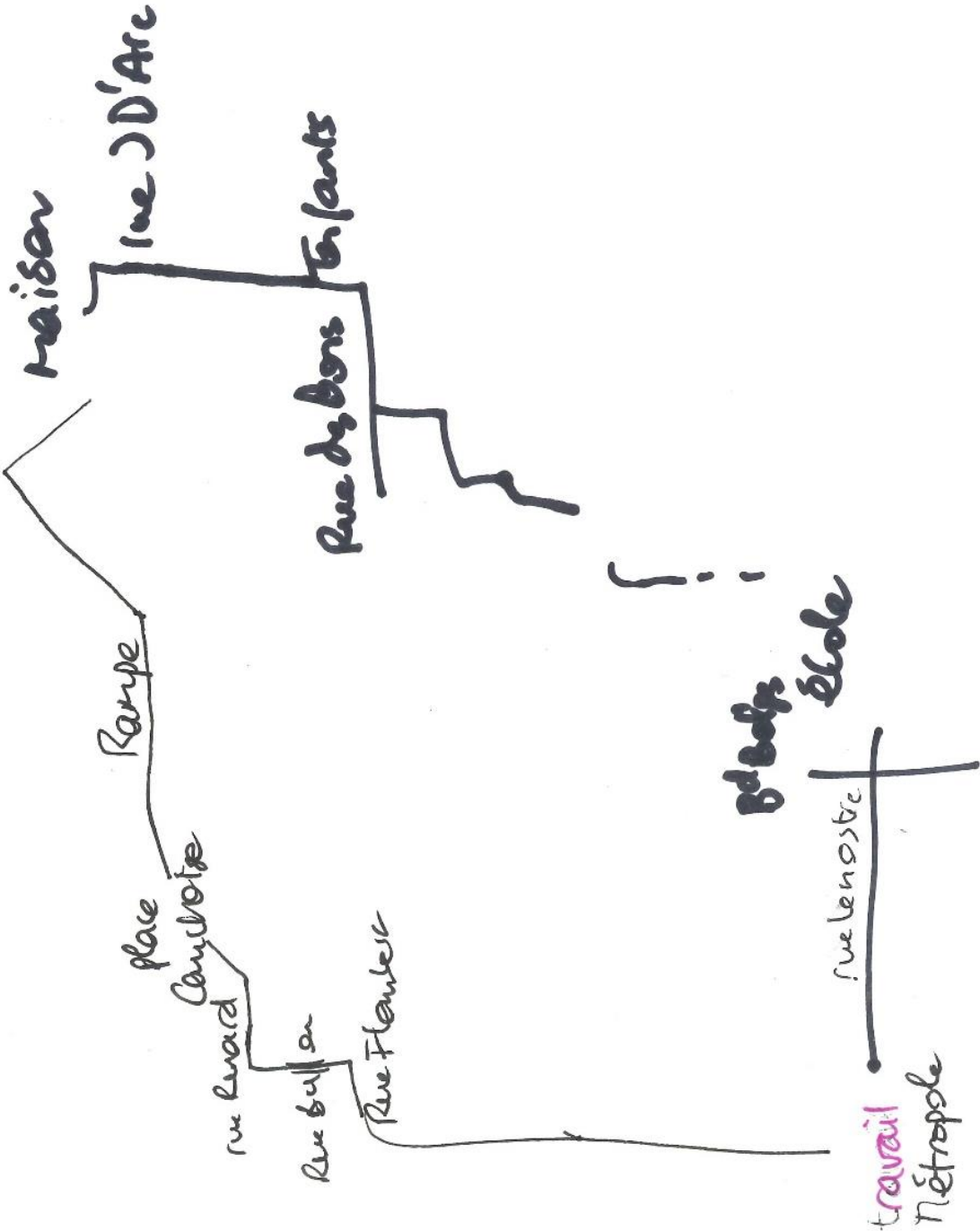
Rouen

Aïcha, femme jeune, Gare

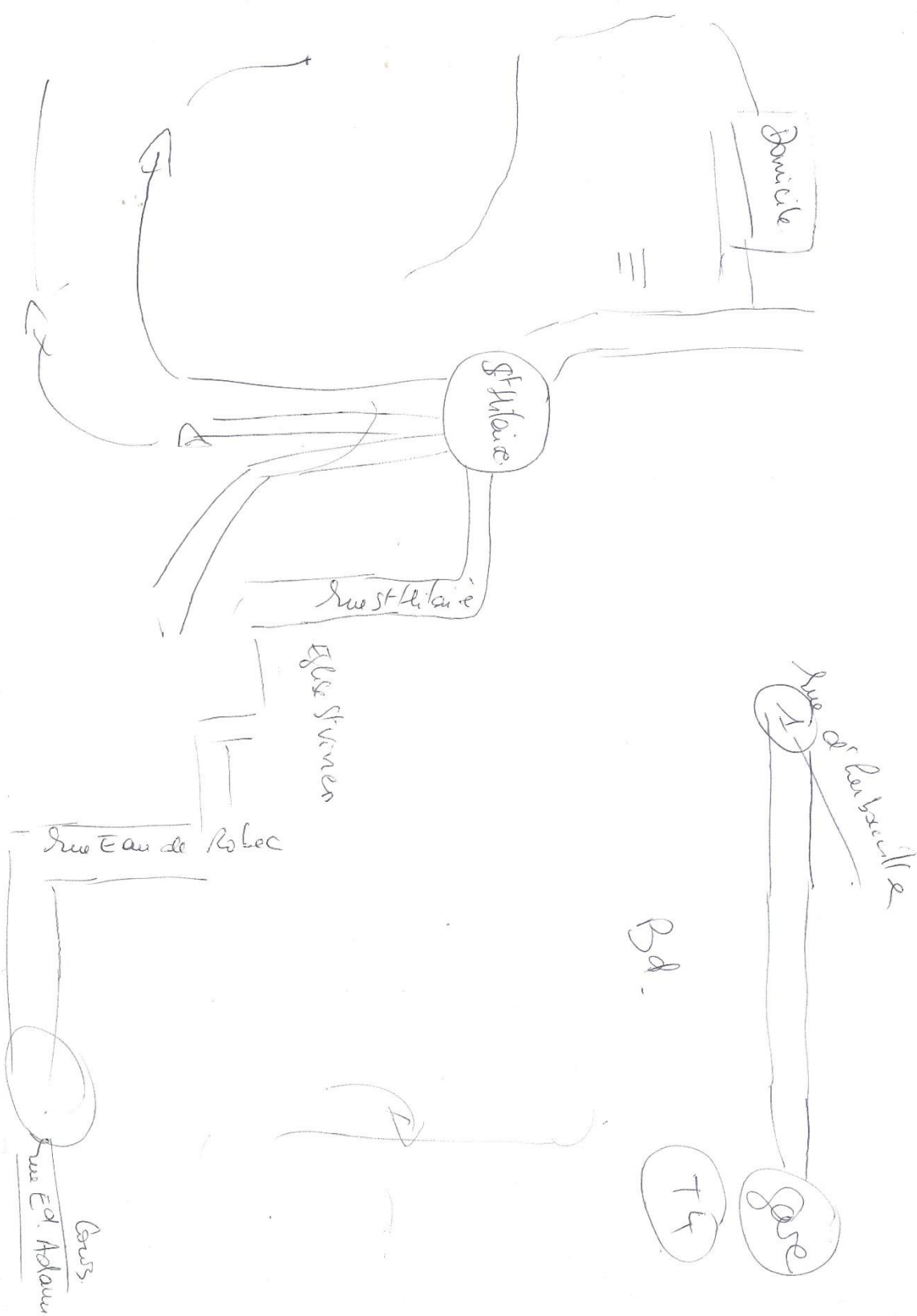




Cécile, femme d'âge moyen, Gare

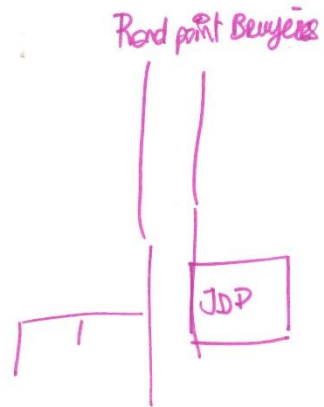


Marianne, femme âgée, Gare



Juliette, femme jeune, Petit-Quevilly

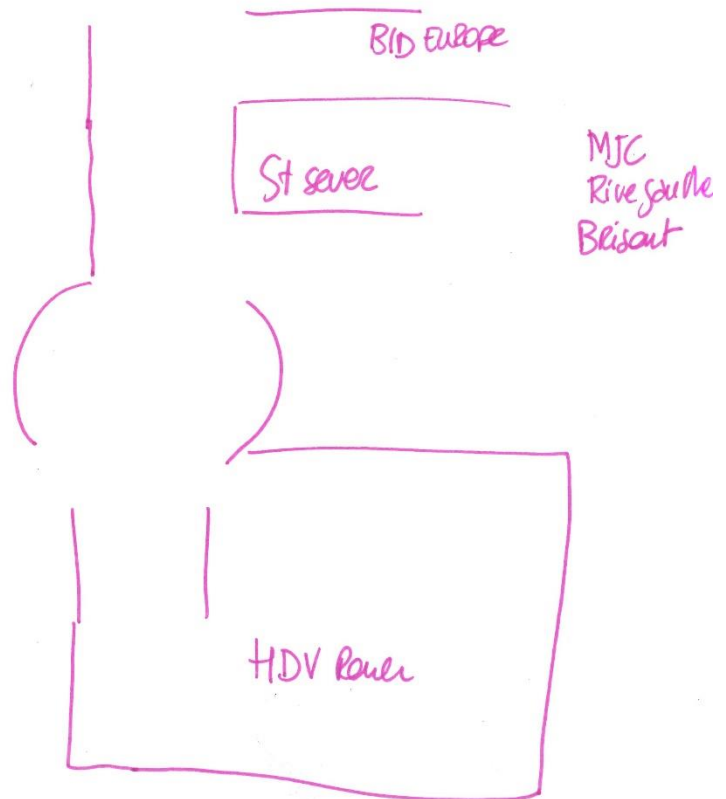
Sandra jeune



Voltaire

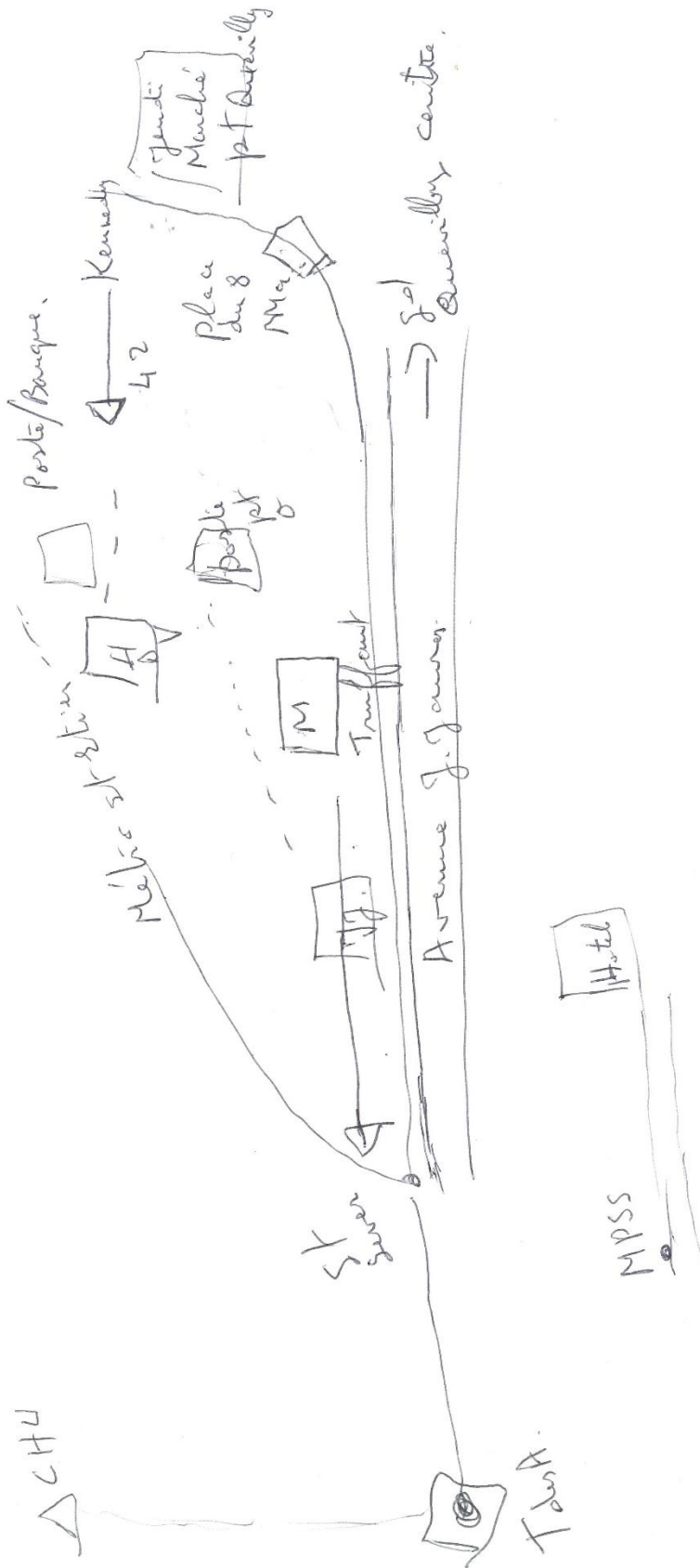
véto

Fiche Lucien

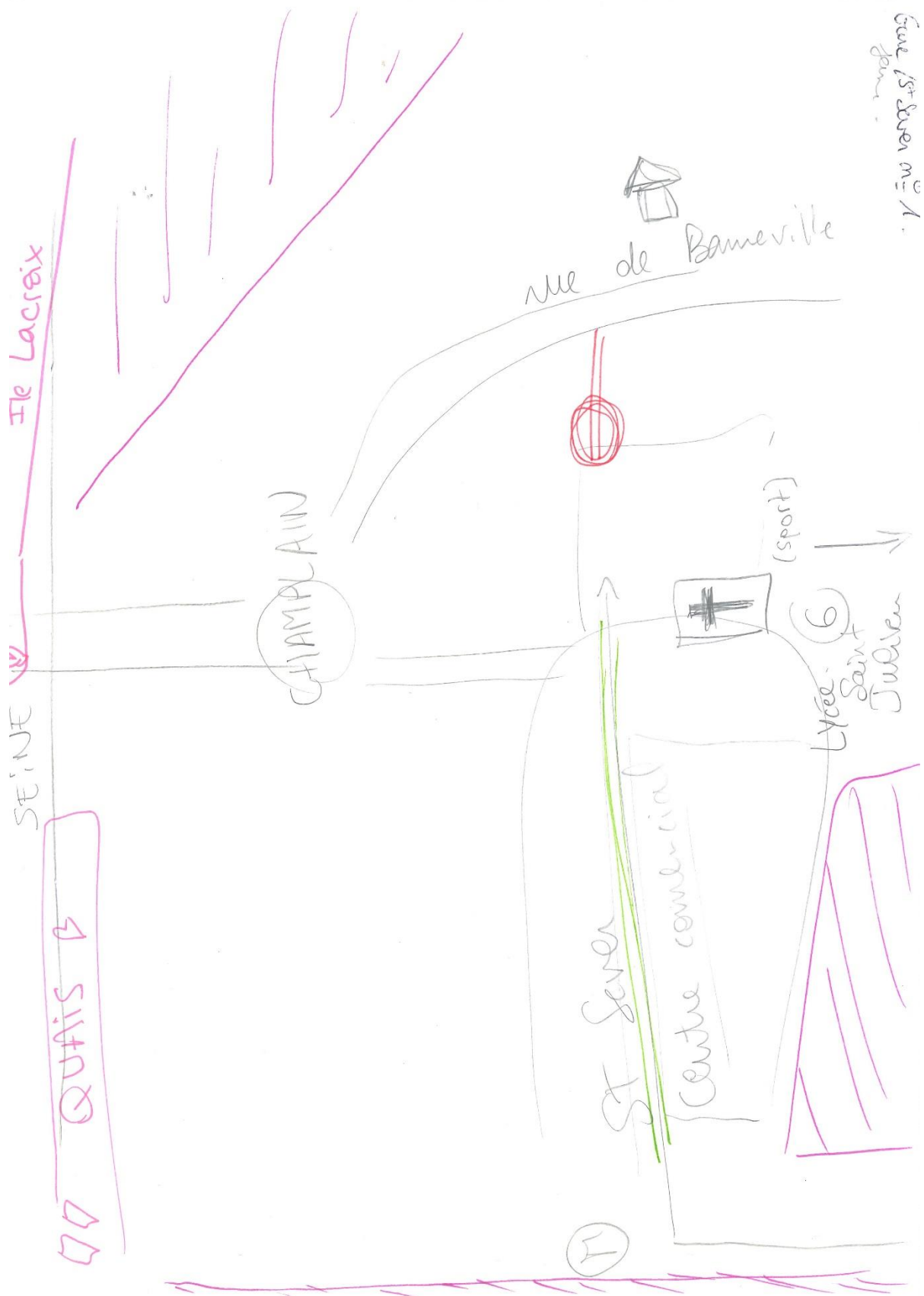


Mariama, femme âgée, Petit-Quevilly

Petit Quevilly



Jeanne, femme jeune, Saint-Sever



Grave 15^e Sever m^o 1.
jeune



Documents divers

Guide d'entretien

Carte mentale : donner une feuille blanche, un crayon et 5 min maximum pour représenter de manière libre les itinéraires les plus empruntés.

Selon la thématique qui se dégage ou non, renvoyer à un axe/ une série de question en particulier. Sinon, commencer par la mobilité.

1. La Mobilité

Parmi les itinéraires dont nous avons parlé avec votre carte, il y en a-t-il que vous préférez ? Ou au contraire que vous détestez ? Pour quelle raison ?

Avez-vous apporté des modifications à ces itinéraires selon les années, les saisons peut-être ? Pouvez-vous en donner la raison ?

Quels sont vos moyens privilégiés de déplacement ? Pour quelle raison ? Y a-t-il des différences selon le moment de la journée, les saisons ?

Avez-vous remarqué une différence de vos préférences selon les stades de votre vie ?

Pourriez-vous me décrire vos déplacements types dans une journée, du plus courants au plus ponctuels sur une semaine, un mois, un an, à Portsmouth/Caen/Rouen ou à l'extérieur ? Quels déplacements faites-vous accompagnée (par qui) ? Seule ?

Avez-vous vu votre mobilité changer avec votre âge ? De quelle manière ?

Utilisez-vous un vélo ? Si oui/non pourquoi ?

- (non) Est-ce que des aménagements vous pousseraient à prendre le vélo ? Lesquels ?
- (oui) Adaptez-vous votre tenue vestimentaire quotidienne à cette pratique ? De quelle manière ?

Aimez-vous marcher ? À tout moment de la journée, de l'année ?

- (oui) Pour quelle raison ? Marchez-vous juste pour vous balader ou bien préférez-vous avoir un but ?
- (non) Pour quelle raison ?

Quels sentiments associez-vous à vos différentes sorties ? Avez-vous un sentiment de liberté, de contrainte ? Les approchez-vous de façon plus neutre, pratique ?

Voyez-vous les déplacements comme du temps perdu ? Si oui, à quoi consacreriez-vous ce temps passé en transport ?

2. Les lieux pratiqués

Quels sont vos lieux préférés à Portsmouth/Caen/Rouen ? Pour quelle raison ? Le jour et la nuit font-ils une différence ?

Plus généralement, pourriez-vous donner trois adjectifs qualifiant un lieu agréable ? Expliquez.

Quels sont les lieux que vous appréciez le moins à Portsmouth/Caen/Rouen ? Pour quelle raison ? Le jour et la nuit font-ils une différence ?

Plus généralement, pourriez-vous donner trois adjectifs qualifiant un lieu désagréable ? Expliquez.

Y-a-t-il des lieux ou même des quartiers où vous n'allez jamais ? Savez-vous pourquoi ?

Avez-vous le sentiment de bien connaître Portsmouth/Caen/Rouen ? Quels quartiers connaissez-vous le mieux ? Le moins bien ?

Vous arrive-t-il de vous arrêter dans un espace public ? À quelle fréquence ? Généralement pour combien de temps et avec qui ? Dans quels types d'espaces ?

Le moment de la journée et de l'année a-t-il une influence sur votre pratique des espaces publics ?

3. Aménagement égalitaire de l'espace public

Pourriez-vous me parler des évolutions de la ville de Portsmouth/Caen/Rouen depuis que vous y vivez ?

Trouvez-vous ces évolutions bénéfiques ?

Sur quels espaces publics les évolutions devraient se concentrer à présent pour vous ? Pour quelle raison ?

Pourriez-vous me décrire le quartier idéal ?

Pour vous, qu'est-ce qu'un espace public égalitaire ?

Trouvez-vous que la ville de Portsmouth/Caen/Rouen s'engage du point de vue de l'égalité femme homme ?

Quelle est votre opinion des transports en commun à Portsmouth/Caen/Rouen ?

Avez-vous déjà été confrontée à du harcèlement dans les transports, dans la rue ? À quelle fréquence ?

Quelle influence cela a-t-il eu sur votre façon d'appréhender les transports/ les espaces publics ?

Trouvez-vous les transports publics de Portsmouth/Caen/Rouen égalitaires ?

- Si non, que feriez-vous pour améliorer cela ?

Si vous aviez tous les pouvoirs sur la ville, qu'entreprendriez-vous ?

Si enfants : Pendant votre grossesse et à l'arrivée de vos enfants, votre vision et votre pratique de Portsmouth/Caen/Rouen a-t-elle été modifiée ? De quelle manière ?

Si conjoint.e : Pensez-vous que la pratique de votre conjoint.e a été affecté.e de la même manière ? Pourquoi ?

Quels types d'aménagements auraient pu vous faciliter la tâche, à vous ou à votre conjoint.e ? Y-a-t-il une différence ?

4. Le corps, la féminité

Pour vous, que signifie « être féminine » ?

Vous considérez-vous comme féminine ? Aimerez-vous pouvoir vous considérer comme tel ?

Pourriez-vous m'expliquer vos évolutions par rapport à l'approche de la féminité avec l'âge/en grandissant ?

Vous sentez-vous libre de vous habiller comme vous le souhaitez, à tout moment de la journée ?

Avez-vous senti une évolution de cette liberté avec l'âge ?

À quoi pensez-vous quand vous vous habillez le matin ? La féminité est-elle un critère ? À éviter ou à respecter ? Pensez-vous au regard que vos proches auront sur vous ? Que des inconnus auront sur vous ?

De même quand vous vous habillez pour une occasion spéciale, pour sortir le soir, prenez-vous cela en compte de la même façon ? Ou d'une façon différente ?

Quand vous vous habillez, prenez-vous en compte les espaces que vous allez traverser ? Prenez-vous en compte les modes de transport ? Pourquoi ?

Avez-vous toujours un itinéraire en tête avant de sortir de chez-vous ou vous arrive-t-il d'improviser ?
Si oui, dans quelles occasions ?

Quels éléments peuvent vous faire modifier votre itinéraire ? La tenue que vous portez joue-t-elle un rôle dans cette décision ? Pour quelle raison(s) ?

Prévoyez-vous une tenue (complète ou partielle) de secours dans votre sac ? Pour quelles occasions/lieux/moments de la journée ?

Vous comportez-vous de la même manière seule, accompagnée d'une femme, d'un homme, d'enfants, dans l'espace public ? Quelles sont les différences à votre avis ? Pourquoi ? Changez-vous votre rythme de marche ?

Vous comportez-vous de manière différente selon le motif de votre sortie ? Selon le moment de la journée ? La saison ?

Lorsque vous ne vous sentez pas à l'aise, pourriez-vous me décrire votre comportement (allure, regards, stratégies) ?

5. Éléments généraux (de préférence, l'interrogée aborde cela seule)

Votre âge ?

Votre profession ? Travaillez-vous à temps complet, partiel ? Cela a-t-il évolué avec l'arrivée de vos enfants ?

Avez-vous des enfants ? Combien ? Quel âge ont-ils ?

Êtes-vous mariée ? Avez-vous un.e conjoint.e ? Depuis combien de temps ?

Vivez-vous seule ou en communauté ?

Êtes-vous propriétaire de votre logement ?

Vivez-vous dans une maison, un appartement, autre ?

Depuis combien de temps vivez-vous à Portsmouth/Caen/Rouen ?

Depuis combien de temps vivez-vous dans votre quartier ?

Dans quelle ville/pays/quartier étiez-vous auparavant ? Combien de temps ?

Pourriez-vous me donner une évaluation approximative ou une échelle de vos revenus personnels et de ceux de votre foyer ?

Exemple de fiche de marche comparative

Caen (Haie Vigné)

| Promenade Napoléon 1er | Maison des associations | Rue Caponière | Place des Anciennes Boucheries place St Etienne |
|--|--|---|---|
| <p><u>Usage</u></p> <p>Promenade</p> <p>Fatigue d'une activité (Jelo, Rollers, course etc)</p> <p>L'espace est principalement en égalité pour les hommes, les femmes d'un certain âge et pour les jeunes adultes</p> <p>oui, pour prendre l'air faire de la marche ou prendre un little après- midi pleister l'air et autre</p> <p>oui seule.</p> <p>Pas d'obstacles de nature de voirie, chicanes.</p> <p>Très à l'aise</p> <p>Très adaptés - les font sentir de l'air.</p> | <p>Juste pour la promenade</p> <p>Aucun aménagement pas de banc.</p> <p>Espace non mixé en valeur</p> <p>Espace où l'on rencontre des hommes des femmes qui promènent leur chien</p> <p>oui, pour aller plus vite au centre ville.</p> <p>seule</p> <p>Aucun Aménagé</p> <p>Beaucoup de monde car c'est un lieu qui permet de passer vite pour aller d'un point à un autre</p> <p>ce n'est pas un lieu adapté car aucun banc</p> | <p>Reste à très forte circulation.</p> <p>Aucun aménagement.</p> <p>Rien à voir, trop</p> <p>très fréquenté par les voitures, bus et camions, usho.</p> | <p>Juste un espace vert pas de banc.</p> <p>c'est un lieu de curiosité</p> <p>Aucun soutien</p> <p>c'est mixé et on voit une rue qui mène au centre ville</p> |

Place Saint Sauveur

Très belle place -
Espace vert -
Très peu de bancs
Avoir plus de commodité
(banc table -
épaule par les deux car
il y a des commerces (ben
Restaurants, bougrie)
oui, pour une promenade
matin, ou après midi -
Toujours haute -
Je me suis bien à l'aise
mon fait usage, mais c'est
l'installation des stades
on ne peut pas à quoi
elle se sent ni par qui
cela a été fait
un beau coup de femme
avec les enfants
(Promenade) très adapté

Rue Ecuylère

Rue étroite, Ramplie
de bancs -
Avec un espace agréable
Tout est fait
de manière générale
par des bancs car
nous y nous sentons
Ratons out et des bancs
non, je n'aime pas
cette Rue -
Avec beaucoup de
je ne fais pas à l'aise
je me suis bien à l'aise
à cause des commerces
qui sont proches
par une Rue adaptée
à la pratique du sport
juste à la hauteur et
marche

Place de la République

Lieu très agréable
avec pas mal de bancs
pour faire des haltes -
c'est un espace où on
retrouve des familles
il y a des podiums
plus tôt ds q'après midi
et toujours seule
mon sentiment le plus
important c'est que depuis
quelle a été créée
cette place paraît plus
petite, mais on se sent
à l'aise
les femmes sont avec
leurs enfants -
Pas de sport juste de
la promenade -

Bvd Maréchal Leclerc

Espace dédié à la
détente,
Très bien aménagé
Avenue Soirée.
Espace vert
il est pratiqué de manière
égale car une commerciale
Donne promenade de famille
cours
Je le pratique habituellement
pour faire les magasins -
Toujours seule -
Mon sentiment, c'est que
c'est devenu un lieu
calme, plus de soirée et
de bancs
on se sent bien à l'aise
on rencontre beaucoup de
femmes - seule et en
grande -
Parade marche shopping
elles sont détendues -
pas adapté au sport

| Place des Emmurées | Rue Lafayette | Place Saint-Sever | Jardin Saint-Sever | Arrêt Saint-Sever |
|---|--|---|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Place, rues adjacentes avec des commerces, lieu de passage pour piétons/véhicules. 2. Pas mal de bruits bien placés. Eclairage peu convenant (peu de lumière zones d'ombres). Bien placé pour satisfaire tous les usages. 3. Manque de fleurs, mais trop de passages et de voitures. 4. Je passe ici toute l'année. N'arrive pas de jeunesse et nuit. Je suis le plus part du temps seule, j'y passe + souvent le soir / sinon je continue 5. Si je vois souvent des gens près des bancs au sol (allongés, couchés plus petit etc.). Il y a trop de bruit d'après mon avis de la jeunesse = voitures, canotiers, gens, vélos... <i>5. C'est un genre de nature construite au d'usage...</i> 6. Quand je vois des femmes elles ne sont presque jamais seules = couple, enfant... 7. Plutôt en balade, marche lente. 8. Je ne suis pas attirée par cet endroit, c'est un lieu de vie dans lequel je n'arrive pas m'adapter, juste y passer. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rue de passage pour véhicules. Trottoirs pour piétons. Commerces. 2. Pas d'accompagnement pour se poser, surtout pour écouter 3. Rue plutôt que de manière égale par ♂ et ♀ à priori. 4. Je passe rarement par ici car je n'en ai pas l'habitude. Je préfère cette rue pour aller chez ma sœur rue de Lessard car pour aller à la creperie "L'île noire" (le midi) (la soirée) y être seule ne me gêne pas mais je ne pourrais pas. 5. En allant chez ma sœur un soir je me suis sentie observée par des gens que je connais. C'était très malaisant. 6. Je pense que c'est assez muet mais les ♀ y sont peu seules. Surtout accompagnées. 7. Attitude = marche rapide car pas d'habitude de rester ici. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Place, commerces, lieu de vie, de balade, "d'arrêt". 2. Bancs adaptés, éclairage pour l'ambiance - passage de voitures mais surtout piétons. Traque un peu de vie - point important. 3. De manière égale. 4. J'y passe peu de fois car je n'en ai pas besoin et ce n'est pas un lieu qui m'attire. Je pourrais y passer seule le jour comme de nuit. Il y passe avec des amis de jour, me plait car peu de nuisance sonore. 5. Pas d'objet marquant mais c'est agréable d'être ici, c'est une jolie place, pas trop grande ni oppressante. Ça fait plus chaleureux car il y a des cafés. 6. Plus de femmes on jeunesse et d'hommes le soir. Elles sont plus souvent accompagnées. 7. Solitude plutôt défendue pour les ♀ accompagnées (couple, enfant), plus rapide pour les ♀ seules mais ce n'est pas modéré. Plutôt cohérent. 8. Lieu qui englobe. Ferme par les commerces mais ouvert | <p style="text-align: center;">SQUARE</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Espace vert, entouré de bancs, tables de pique-nique. Piétons plus de fleurs et grands arbres. 2. Aménagement sportifs. 3. Plus pas + ♂ 4. Pas du tout je n'étais jamais venue. Non je n'y resterais pas seule. Trop de bruit, d'attente, vide, visée hautement, personnes + agées. 5. Nuisance sonore. Luce aux Bords. Ambiance dérivée. 6. Non. ♀ accompagnées quand il y en a. 7. Pas d'avis: ça seule ♀ est accompagnée de mari / enfant donc dérivée? 8. Dérivée visée, angle et morose. Je ne viendrais pas ici pour leur si comme repère. Petit + grande terrasse. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Arrêt de nuit. Bancs pour se poser. Passage de véhicules et piétons. Grande place avec piétons au sol. Bien ouvert. 2. C'est accueillant, ouvert, on peut y passer un moment. Eclairage à améliorer. 3. De manière égale. 4. Quelques fois en jeunesse car le soir pour rentrer chez moi (à côté de St Sever) ou pour aller à la gare. Mais c'est quand je suis pressée car que si j'ai un temps qui ne me permet pas de rester trop longtemps. Je n'ai pas resté si longtemps. Je n'ai pas resté si longtemps. Je n'ai pas resté si longtemps. 5. Seule. 6. Pas mal de ♀ car se fait d'être seule car pas dépend de leur âge = manne avec enfants, jeunes et âgées seules, jeunes entre elles, etc. 7. Attitude statique = en attente de quelqu'un. 8. J'aime l'aménagement de cet espace même si je n'y suis pas à l'aise car nuit. |

| | | | |
|---|---|--|--|
| <p>Rue de la République</p> <ol style="list-style-type: none"> Rue piétonne = véhicules, piétons commencent. Bus (+ arrêtés), camion, exerce game. Eclairage plutôt bon. Pas mal de bancs en bas de la rue mais pas tout le long. Bien aménagé pour les piétons En les ☞ Oui, peu importe le moment de la journée, principalement le soir, peu le weekend. J'y suis souvent seule, cette rue ne m'agace pas. Pas mal de bruits avec le passage des véhicules en tous genres. Se soir bruyant avec le passage et étudiants, se regroupe devant les bars, épiceries, supermarchés. Après vraiment elles sont de passage mais peu s'arrêtent dans les parkings bruyants. Si en en voit c'est en générale (surtout) aux heures mais ne sont pas stratégiques J'arrive passer par cette rue parce qu'elle est large, il y a beaucoup de passage mais sans que ce soit assourdissant. C'est un point capital qui me permet de bruyance en se voir. | <p>Place de la cathédrale/Rue des Carmes</p> <ol style="list-style-type: none"> Plus j'y arrive, plus j'attends, j'arrive à découvrir le patrimoine + rue commerçante tous styles = beaucoup. Pas mal de bancs, bon éclairage dans la rue mais peu sur la place piétons / vélos. Pas de voitures seules arrivent de l'autre côté. De manière égale Oui quand j'en parle, quand je dois aller à un point A à B, ou quand je dois réfléchir qqch de spécifique au niveau des piétons par exemple. Oui j'y suis souvent seule. Pas de même ambiance matin (écoles) / après-midi (rues aux habitants) / soir (étudiants) en groupe. Oui plutôt beaucoup. J'y a de tout = seules en couple, en groupe. De tout = seule = rapide en groupe = pas lent. J'y vais le soir mais ça vient le week-end = beaucoup trop de monde. | <p>Square Verdrel</p> <ol style="list-style-type: none"> Rue, espace de balades de détente, de jeu. Bancs et éclairage bon. Seul pour les enfants. De manière égale Pas de tout, je vois rarement pas de seul pour la musée des BA. Je peitras souvent y aller seule pour me poser en journée, y passer rapidement en soirée. Je ne vais plus ici car j'y ai de mauvais souvenirs. SDF, gens qui boivent et se disputent, ne tiennent pas leurs chiens... C'était très sombre et malsain. Tiens agit avec les accompagnateurs, éclairage, parc + court, etc). Tiens je n'y vais plus. Aucune idée. Tête ? J'imagine que les SDF viennent ici se poser en groupe de SDF ou groupe mixte. | <p>Rue Jeanne d'Arc</p> <p>Rue piétonne pour rejoindre la gare / de nuit = il y a de la vie j'y passe 2 fois ou 4 fois par semaine à pied. De jour comme de nuit ça me va pas de seules.</p> <p>Population plutôt mixte.</p> |
| <p>Arrêt Théâtre des Arts</p> <ol style="list-style-type: none"> Arrêt de Tram + métro + bus + passage de voitures... Peu d'éclairage de nuit. Plus agréable depuis la suppression des jeux. De manière égale + ☞ le soir. J'y passe quand je suis en balade ou que je sors des endroits. Je prends rarement les transports mais cas exceptionnels (temps, ...) Oui beaucoup de SDF la dépend. Souvent seules ou en couple la journée en groupe d'étudiants ou de travail. Même en famille. Mais le soir plutôt des jeunes en groupe et seules. Souvent marche rapide dans le passage ou d'arrêt pour l'attente des transports en plein refraies qqn mais sans pour s'y poser. | <p>Arrêt Théâtre des Arts</p> <ol style="list-style-type: none"> Arrêt de Tram + métro + bus + passage de voitures... Peu d'éclairage de nuit. Plus agréable depuis la suppression des jeux. De manière égale + ☞ le soir. J'y passe quand je suis en balade ou que je sors des endroits. Je prends rarement les transports mais cas exceptionnels (temps, ...) Oui beaucoup de SDF la dépend. Souvent seules ou en couple la journée en groupe d'étudiants ou de travail. Même en famille. Mais le soir plutôt des jeunes en groupe et seules. Souvent marche rapide dans le passage ou d'arrêt pour l'attente des transports en plein refraies qqn mais sans pour s'y poser. | <p>Arrêt Théâtre des Arts</p> <ol style="list-style-type: none"> Arrêt de Tram + métro + bus + passage de voitures... Peu d'éclairage de nuit. Plus agréable depuis la suppression des jeux. De manière égale + ☞ le soir. J'y passe quand je suis en balade ou que je sors des endroits. Je prends rarement les transports mais cas exceptionnels (temps, ...) Oui beaucoup de SDF la dépend. Souvent seules ou en couple la journée en groupe d'étudiants ou de travail. Même en famille. Mais le soir plutôt des jeunes en groupe et seules. Souvent marche rapide dans le passage ou d'arrêt pour l'attente des transports en plein refraies qqn mais sans pour s'y poser. | <p>Arrêt Théâtre des Arts</p> <ol style="list-style-type: none"> Arrêt de Tram + métro + bus + passage de voitures... Peu d'éclairage de nuit. Plus agréable depuis la suppression des jeux. De manière égale + ☞ le soir. J'y passe quand je suis en balade ou que je sors des endroits. Je prends rarement les transports mais cas exceptionnels (temps, ...) Oui beaucoup de SDF la dépend. Souvent seules ou en couple la journée en groupe d'étudiants ou de travail. Même en famille. Mais le soir plutôt des jeunes en groupe et seules. Souvent marche rapide dans le passage ou d'arrêt pour l'attente des transports en plein refraies qqn mais sans pour s'y poser. |

Exemple de tableau récapitulatif de comptages

| | Commercial road | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|-----------------|------------------|-----------------------|---------------------|--------------------|
| | | Moyenne soir | Moyenne matin | Moyenne après-midi | Moyenne générale | Moyenne journée |
| Personnes à l'arrêt | H_arret | 3 | 16 | 23 | 14 | 19 |
| | F_arret | 1 | 12 | 27 | 13 | 20 |
| | couples | 0 | 2 | 4 | 2 | 3 |
| | groupes_H | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| | groupe_F | 0 | 1 | 4 | 2 | 2 |
| | groupe_mixte | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| | H_seul_avec_enfant | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | F_seule_avec_enfant | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 |
| | Famille | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| | Grpe_F_enfant | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | Grpe_H_enfant | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Grpe_M_enfant | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | |
| Flux général | flux_pop | 93 | 302 | 511 | 302 | 407 |
| | flux_H | 62 | 138 | 227 | 142 | 183 |
| | flux_F | 31 | 163 | 284 | 159 | 223 |
| | flux_couple | 6 | 29 | 53 | 29 | 41 |
| | groupe_H | 8 | 7 | 21 | 12 | 14 |
| | groupe_F | 4 | 15 | 37 | 19 | 26 |
| | groupe_mixte | 3 | 4 | 10 | 5 | 7 |
| | F_velo+ | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | H_velo+ | 11 | 3 | 5 | 6 | 4 |
| | H_enfant | 1 | 5 | 6 | 4 | 5 |
| | F_enfant | 1 | 10 | 19 | 10 | 14 |
| | Famille | 1 | 6 | 12 | 6 | 9 |
| | Grpe_H_enfant | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Grpe_F_enfant | 0 | 2 | 6 | 3 | 4 | |
| Grpe_M_enfant | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Détail du flux de femmes | F_age | 1 | 25 | 24 | 17 | 25 |
| | F_robe/jupe/short | 5 | 21 | 41 | 22 | 31 |
| | F_pantalon | 26 | 124 | 183 | 111 | 154 |
| | F_c_terne | 23 | 95 | 144 | 87 | 119 |
| | F_c_vive | 8 | 51 | 82 | 47 | 67 |
| | F_talons | 1 | 6 | 7 | 5 | 6 |
| | F_telephone | 5 | 12 | 21 | 13 | 17 |
| | F_ecouteurs | 2 | 7 | 9 | 6 | 8 |
| | F_poussette | 1 | 8 | 12 | 7 | 10 |
| | F_enceinte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | F_marche_rapide_seule | 3 | 25 | 31 | 20 | 28 |
| | F_marche_lente_seule | 6 | 43 | 46 | 31 | 44 |
| | F_marche_rapide_grpe | 2 | 5 | 10 | 5 | 7 |
| | F_marche_lente_grpe | 7 | 24 | 59 | 30 | 42 |
| | F_marche_rapide+1H | 1 | 4 | 9 | 4 | 6 |
| | F_marche_lente+1H | 10 | 29 | 47 | 29 | 38 |
| | F_marche_rapide+enfant | 0 | 3 | 3 | 2 | 3 |
| | F_marche_lente+enfant | 0 | 9 | 11 | 7 | 10 |
| | Rapide_famille | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Lente_famille | 1 | 8 | 7 | 5 | 8 |
| | Rapide_grpe_F_enfant | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| | Lente_grpe_F_enfant | 0 | 5 | 11 | 5 | 8 |
| | rapide_grpe_mixte_enfant | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| lente_grpe_mixte_enfant | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | |
| Rapide_tot | 7 | 37 | 53 | 32 | 45 | |
| Lente_tot | 24 | 119 | 185 | 109 | 152 | |

Réalisation : E.L.B., 2022

Pratiques de femmes dans les espaces publics : représentations, stratégies corporelles et inégalités sociales. Une comparaison entre Caen, Rouen et Portsmouth

La question des femmes et de leur façon de disposer de leur corps dans les espaces publics a largement été traitée dans l'actualité et les débats internationaux de ces dernières années, particulièrement sous l'angle du harcèlement dit « sexiste et sexuel ». Bien que les géographes anglo-saxons se soient saisis depuis les années 1990 de l'étude des espaces corporels de femmes, des développements sont encore nécessaires à ce sujet en France. Loin de se limiter à l'approche de l'insécurité féminine dans les espaces publics, cette thèse vise à comprendre en quoi les pratiques spatiales des femmes sont influencées par leurs représentations des espaces publics, par les temporalités ou encore par les individus et groupes sociaux en présence. En effet, sans toujours se sentir en insécurité, les femmes sont amenées à prendre en compte leur corps lors de leurs trajets au quotidien. Entre les espaces traversés sans crainte, les espaces évités ou ceux dans lesquels elles adoptent une stratégie, il s'agit d'analyser ce qui rend un espace confortable ou inconfortable à traverser, mais au-delà de cela, à vivre. Dans une perspective intersectionnelle, l'approche comparative et la méthode mixte complémentaire dans trois villes de taille moyenne (Caen, Rouen et Portsmouth) permettent de croiser les échelles d'analyse : lieu, quartier, ville et pays. Avant toute chose, cette thèse ancrée dans la géographie sociale et les *gender studies* a pour but de mettre en lumière le quotidien de femmes d'âges, de cultures et de classes sociales différentes et de questionner la nécessité que celles-ci éprouvent à adapter leurs corps aux espaces publics.

Mots clés : femmes, genre, intersectionnalité, espaces corporels, espaces publics urbains, inégalités sociales

Women's practices in public spaces: representations, body strategies and social inequalities. A comparison between Caen, Rouen and Portsmouth

The question of women and their way of disposing of their bodies in public spaces has been widely addressed in the news and international debates of recent years, particularly from the angle of so-called 'sexist and sexual harassment'. Although Anglo-Saxon geographers have been studying women's bodily spaces since the 1990s, there is still a need for further development on this subject in France. Far from limiting itself to the approach of female insecurity in public spaces, this thesis aims to understand how women's spatial practices are influenced by their representations of public spaces, by temporalities or by the individuals and social groups present. Indeed, without always feeling insecure, women are led to take their bodies into account during their daily journeys. Between spaces crossed without fear, spaces avoided or those in which they adopt a strategy, it is a question of analysing what makes a space comfortable or uncomfortable to cross, but beyond that, to live. From an intersectional perspective, the comparative approach, and the complementary mixed method in three medium-sized cities (Caen, Rouen and Portsmouth) allow the scales of analysis to be crossed: place, neighbourhood, city and country. Above all, this thesis, rooted in social geography and gender studies, aims to shed light on the daily lives of women of different ages, cultures, and social classes and to question the need for them to adapt their bodies to public spaces.

Keywords: women, gender, intersectionality, body, urban public spaces, social inequalities