



**HAL**  
open science

# Genre et transports en commun : dimensions genrées des expériences des transports en commun grenoblois

Thibault Potet

► **To cite this version:**

Thibault Potet. Genre et transports en commun : dimensions genrées des expériences des transports en commun grenoblois. Architecture, aménagement de l'espace. 2022. dumas-03814616

**HAL Id: dumas-03814616**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03814616>**

Submitted on 14 Oct 2022

**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.



Crédit photo : Marc Wieland, décembre 2021, libre de droits

## **GENRE ET TRANSPORTS EN COMMUN**

Dimensions genrées des expériences des transports en commun grenoblois

---

Thibault Potet

Mémoire de fin d'étude

Master 2 TRUST, Université Grenoble Alpes, années 2021-2022

Encadré par Myriam Houssay-Holzschuch

“- Victoria Grant: Your problem, Mr. Marchand, is that you’re preoccupied with stereotypes.  
I think it’s as simple as you’re one kind of man, I’m another  
- King Marchand: And what kind are you?  
- Victoria Grant: One that doesn’t have to prove it. To myself, or anyone.”

– *Victoria Grant (Julie Andrews) et King Marchand (James Garner), Victor Victoria, 1982*

## Remerciements

Enfin ! Au bout de plusieurs péripéties (pas merci Guillaume), il est là ! C'est à la fois avec beaucoup de soulagement et un peu de fierté que j'écris ces remerciements, parce que ce mémoire, même s'il n'en a pas l'air, vient de loin.

Déjà, il n'aurait pas pu être fait sans l'aide et l'accompagnement de Myriam Houssay-Holzschuch, que je tiens à doublement remercier. D'une part, parce que c'est en partie grâce à elle que j'en suis là aujourd'hui. Mon parcours n'aurait pas été le même et je n'aurais pas fait ces choix d'études si je n'avais pas croisé sa route et celle de quelques autres. D'autre part, pour l'encadrement qu'elle m'a fourni : merci à elle pour sa bienveillance, pour s'être adaptée à mes rythmes de travail, pour ses retours et ses encouragements.

Ce mémoire n'aurait pas pu se faire non plus sans le soutien d'autres enseignant.es. Ainsi, je tiens à remercier chaleureusement Cristina Del Biaggio pour avoir été là pour moi. Merci pour sa disponibilité, son énergie et son implication. Je souhaiterais adresser les mêmes remerciements à Kirsten Koop, Stéphane Héritier et Mary Coyne, pour les échanges que nous avons pu avoir, aussi furtifs soient-ils.

Évidemment, ce mémoire ne pourrait pas non plus se concrétiser sans Marion Tillous. Merci à elle d'avoir accepté de lire et d'évaluer mon travail. Je suis extrêmement reconnaissant d'avoir pu échanger avec elle pour la préparation de ce mémoire et pour la bienveillance dont elle a fait preuve à mon égard.

Il ne tiendrait pas debout sans les stages que j'ai pu faire. Je tiens ainsi à remercier mes nombreuses encadrantes de stage. Côté Genre et Ville, merci à Sylvie Laroche pour sa confiance et les bouts de terrain passés ensemble. Merci aussi à Chris Blache et Pascale Lapalud pour nos échanges autour d'un verre de vin et pour toutes les choses qu'elles m'ont transmises. Côté CRESSON, merci à Théa Manola d'avoir encadré mon stage avec autant de bienveillance et de disponibilité. Merci aussi à Camille Mortelette qui, pour la citer elle-même, « est une encadrante de stage géniale » (et je le confirme). J'en profite pour saluer et remercier les camarades de stage pour la bonne humeur, les pauses-café et les quelques bières : merci, entre autres, à Nathan, Emma, Anaïs, Elora, Meriel, Estefany, Mathilde, Adèle, Robinson et Kémarine.

Ce mémoire n'aurait aussi pas cette tête sans la team relecture, composée de Lisa G., Panda et Doudou. Merci infiniment à vous <3.

Pendant la rédaction de ces pages, j'ai aussi pu tenir grâce à beaucoup de monde. Merci à toi, Jean, pour les papouilles, les nombreux encouragements, les messages *totally straight*, les gifs, les câlins, l'huile de coco, les vidéos mignonnes et j'en passe. Bref, merci d'avoir été là et d'avoir rendu cette année passée à tes côtés beaucoup plus douce et légère. Merci aussi aux copaines pour les

divertissements, la bonne humeur et les grosses marrades : re Doudou, DrKoxx, Faustine à la Blanche Fesse, Yéti·e, Noush, Alix, Flo, re Panda et Luni'. Comme nous le dirait Thomas Gauthier, « Géographie c'était un bon choix d'étude ». Merci aux ami.es et collègues de promo, notamment à Zoé, Louane, Lucile et Rebecca, pour le soutien et les bières. On l'a fait ! Merci aussi à Amélie et Lisa C.. Même si on se voit peu, je sais que vous êtes là et je passe toujours des super moments avec vous. Enfin, merci à ma famille pour vos encouragements maladroits. C'est mieux que la dernière fois, et je le vois.

Étrangement, et pour terminer ces remerciements, j'aimerais remercier en vrac une foultitude de personnes. Même si celles-ci n'ont rien à voir avec ce mémoire, et même si je ne les connais pas personnellement, elles m'ont permis d'avancer et de tenir au fil des pages. Merci donc à Carly Rae Jepsen, Sophie Ellis-Bextor, Phoebe Waller-Bridge, Julie Andrews, Eleni Foureira, Nina Radojčić, Rachel Bloom, les Toad sings de Melancholiaah, Shonda Rhimes et Croutard II le ventilateur.

## Table des matières

<b>Remerciements .....</b>	<b>3</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>5</b>
<b>Note d'écriture.....</b>	<b>7</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>9</b>
<b>Cadrage théorique et empirique .....</b>	<b>13</b>
<b>Les transports en commun, entre réseau et espaces publics .....</b>	<b>13</b>
Transports en commun et réseau .....	13
Transports en commun et espaces publics.....	15
<b>Genre, mobilités et espaces publics : état de l'art .....</b>	<b>19</b>
Genre et géographie/urbanisme .....	19
Usages et perceptions genrées des espaces publics .....	21
Genre et mobilités.....	23
<b>Le cas grenoblois.....</b>	<b>25</b>
Disparition et relance d'un réseau concentrique .....	25
Création de nouvelles centralités .....	29
Un réseau au maillage de plus en plus fin .....	30
Politique publique d'égalité à Grenoble.....	33
<b>Cadre de réalisation de l'étude .....</b>	<b>35</b>
<b>Stage avec Genre et Ville.....</b>	<b>35</b>
Présentation de Genre et Ville .....	35
Étude commandée à Genre et Ville .....	36
Cadre de réalisation de l'étude .....	38
Précisions sur les rythmes de travail.....	41
<b>Méthodes et matériaux.....</b>	<b>42</b>
Méthode principale : le (micro)entretien .....	42
Des temps d'observation pendant l'enquête : Observations générales, chronotopes et comptages.....	45
Trame croisée .....	47
Quelques semaines après le terrain, réalisation de focus group.....	48
Methodologie complémentaire : observations dans le tram .....	49
<b>Éthique et positionnalité.....</b>	<b>51</b>
Une recherche subjective.....	51
Définition d'éthique .....	52
Application dans la réalisation du terrain .....	53

<b>Résultats.....</b>	<b>56</b>
<b>Usages et perceptions des lignes du réseau.....</b>	<b>56</b>
Lignes étudiées.....	56
Quelques statistiques.....	57
Ligne de tram A.....	59
Ligne E.....	63
Ligne de bus C1.....	66
Interprétation.....	69
<b>Prise en compte du harcèlement .....</b>	<b>71</b>
Définition du harcèlement .....	72
Choix de traitement.....	73
Résultats de l'étude .....	74
<b>Conclusion .....</b>	<b>81</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>83</b>
<b>Table des illustrations .....</b>	<b>87</b>
<b>Cartes .....</b>	<b>87</b>
<b>Figures .....</b>	<b>87</b>
<b>Graphiques .....</b>	<b>87</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>88</b>
<b>Annexe 1 : Guide d'entretien.....</b>	<b>88</b>
<b>Annexe 2 : Grille de comptage .....</b>	<b>90</b>

## Note d'écriture

La présente note d'écriture permet de donner les principales clés de lecture de ce mémoire. Certains choix d'écriture ont été faits et peuvent sortir des normes académiques traditionnelles. Il s'agit ici d'expliquer ces choix et d'en donner les principaux éléments de compréhension.

Sans grande surprise pour certaines personnes, et un peu plus pour d'autre, la langue française est, du fait de certaines règles, discriminante. Elle peut, selon les usages et formulations, effacer certaines personnes et certains groupes de personnes. Il suffit de prendre l'exemple de la règle du masculin neutre pour s'en rendre compte : un groupe composé de plusieurs femmes et d'un seul chat sera, selon cette règle, appelé « ils ». En plus d'invisibiliser les femmes, mettre « ils » pour parler d'« elles » demanderait une gymnastique intellectuelle assez intense (pour ne pas dire que cela relèverait du non-sens). C'est d'autant plus le cas ici, car ce mémoire traitera des questions de genre, et qu'une telle règle en fausserait la compréhension.

Pour y remédier, l'usage d'un processus d'écriture non discriminante sera ici fait. Ce type d'écriture, souvent connu sous le nom d'écriture dite « inclusive », permet une réappropriation de la langue française et d'en faire un meilleur usage. Il a pour objectif principal de ne faire disparaître personne de son discours (Chevalier, 2017). Même si ce procédé n'est pas reconnu par des institutions telles que l'Académie française, il n'en reste pas moins valide. Selon la sociolinguiste et sociophonéticienne Maria Candea et la linguiste et stylisticienne Laélia Véron, la langue française reste réappropriable, et ce type de procédé en est une forme (Candea et Véron, 2019).

Quelques règles d'écriture ont ainsi été mobilisées tout au long de ce mémoire :

- L'utilisation de mots épïcène (mots dont la forme ne varie pas entre le masculin et féminin) sera privilégiée. Cela inclut l'utilisation des néopronoms « iels », contraction de « elles et ils », et de « ceux », contraction de « celles et ceux ». Quelques exemples de mots épïcènes : géographe, artiste, collègue, équipe, membre...
- Lorsque l'utilisation de mots épïcènes n'est pas possible pour mentionner des personnes (phrases trop lourdes, inexistence de mot approprié...), l'emploi systématique du masculin et féminin sera fait. L'utilisation d'un point bas « . » sera privilégiée lorsque la terminaison du féminin ou du masculin n'est qu'un ajout au reste du mot. Une barre oblique « / » sera utilisée lorsque la terminaison diffère. Lorsque les mots utilisés sont complètement différents, ils seront placés dans l'ordre alphabétique. Voici quelques exemples : « étudiant.e », « chef.fe », « conducteur/rice », « les femmes et les hommes »
- Les accords des adjectifs et participes sont aussi concernés par cette même règle

- Les grades, titres, fonctions et noms de métiers seront accordés en genre
- La règle de proximité sera elle privilégiée lorsqu'il ne s'agira pas de mentionner une personne. Elle consiste à accorder en genre et nombre un adjectif par rapport au nom le plus proche qu'il qualifie. Voici un exemple : « Les vélos et motos présentes ce jour-ci » « Les motos et vélos présents ce jour-ci »

Un autre élément de clarification concernant ce mémoire est l'utilisation des pronoms personnels. Lorsque la première personne du singulier sera utilisée, elle désignera l'auteur/étudiant/géographe/ [autre mention] qui a écrit ces lignes. Comme il s'agira de le voir plus tard dans une section dédiée à l'éthique et la positionnalité, il est difficile de mener une telle recherche sans détacher son regard et son vécu (et donc ses biais). Les recherches ne sont jamais trop objectives, et l'utilisation du « je » permettra de remettre dans leur contexte mes paroles, les réflexions que j'ai pu avoir et mon expérience du terrain.

A l'inverse, l'utilisation du « on » et du « nous » pour inclure le.a lecteur/riche sera ici proscrite. Il n'est jamais très plaisant de se faire alpaguer dans une lecture sans l'avoir voulu, et la décision a été prise de ne pas le faire ici. Libre-court est laissé aux personnes qui lisent ces lignes de s'inclure ou non dans le récit qui sera ici fait, et de s'identifier ou non aux situations qui seront décrites.

Bien évidemment, l'ensemble des éléments évoqués dans cette note d'écriture ne sont valables que pour les éléments que j'ai écrits, et non pour les citations qui appartiennent à leur auteur/riche. Comme leur nom l'indique, les citations ne seront pas modifiées, même si elles ne correspondent pas aux règles précédemment mentionnées.

Enfin, des témoignages de violences sexistes et sexuelles ont été récoltés au cours de cette recherche et seront mobilisés dans certaines sections. Ces dernières seront donc accompagnées du symbole suivant « **! VSS !** » afin de prévenir d'éventuels discours pouvant heurter ou rappeler des moments traumatisants pour certain.es. Le premier et dernier paragraphe de ces sections, faisant généralement office d'introduction et de conclusion, seront écrits de manière à retrouver l'essentiel à retenir, épurés des passages posant problème.

## Introduction

Extrait du carnet de note, mois de février 2022 :

*Des premiers résultats que j'ai pu voir, il me semble que la ligne de tram A pose plus de problème que les autres lignes de tram et de bus. Notre analyse porte sur des secteurs géographiques, ce qui efface les lignes du réseau de transport, et donc des éléments comme « la ligne A pose problème pour les usager.es » ne seront pas entièrement (ou complètement) reflétés. Du coup, est-ce que ça ne serait pas plus judicieux de se pencher sur le réseau en tant que tel, plutôt que de faire une analyse sectorielle ?*

Telle est la réflexion que j'ai pu me faire, entre le traitement de deux tableurs Excel, sur les résultats de notre enquête. Cette dernière intervenait dans le cadre d'un stage que j'ai réalisé auprès de Genre et Ville et qui portait sur les ambiances et perceptions des transports en commun de l'agglomération grenobloise. La procédure était en majorité établie avant mon arrivée sur le projet, et les attentes du commanditaire étaient posées. Tout a été mis en place pour y répondre, et j'étais plutôt satisfait de nos résultats, mais quelque chose clochait : le travail qui nous a été demandé masquait certains éléments qui, pour moi, valaient le détour.

C'est de cette réflexion que part le sujet de ce mémoire. Les travaux touchant aux questions liant genre et espaces des transports en commun fleurissent (par « espaces des transports en commun » j'entends tous les lieux liés aux transports en commun : l'arrêt de bus/tram/métro, l'intérieur du bus/tram/métro...), mais très peu, à ma connaissance, portent sur la notion de réseau. Bien souvent, les travaux et études réalisées sur des réseaux de transport en commun le sont de manière homogène et uniforme, sans grande prise en compte des particularités qui peuvent exister au sein même de ces ensembles. Par extension, les travaux liant genre et espaces publics (en considérant donc que les transports en commun soient des espaces publics), sont désormais abondants, mais la question des réseaux reste largement moins traitée.

Cette thématique fait aussi écho aux questions de mobilités genrées et de harcèlement dans les transports. Là aussi, plusieurs écrits ont déjà permis de faire avancer les réflexions (et les actions) dans ces domaines. Plus largement, cela soulève aussi l'importance des rapports de pouvoir et de domination, donc pas uniquement la question du genre, dans les mobilités.

C'est à partir de ces remarques que je me suis demandé ce qu'une analyse, au prisme du genre, des réseaux de transport en commun pouvait apporter de plus ou de différent à ce qui existe déjà. L'objectif sera ainsi de partir des matériaux et résultats obtenus via l'enquête réalisée avec Genre et Ville, et de les reprendre à travers la question des réseaux. L'enquête ayant été réalisée sur

l'agglomération grenobloise, il s'agira aussi de partir de cette étude de cas et de baser l'analyse sur celle-ci, afin de voir les éléments qui peuvent en être tirés.

C'est là l'objectif de ce mémoire, de se demander, à partir de l'étude de cas du réseau de transport en commun grenoblois, **comment évoluent, au fil des lignes, l'expérience, les usages et les représentations des transports en communs, et plus largement des mobilités**. Cette question sera ici notamment posée à travers les lunettes du genre et en ce qui concerne les usager.es des transports en commun, car c'était l'objectif premier de l'étude. Elle peut néanmoins se poser pour d'autres rapports de domination, notamment dans une perspective intersectionnelle (chose qui n'a pas pu être faite ici) ; et elle peut aussi se poser pour d'autres personnes : les non usager.es, les habitant.es...

Il s'agira alors d'étudier, à travers les matériaux récoltés avec l'étude, les usages et représentations qu'ont les usager.es du réseau de transport en commun grenoblois, notamment sur les lignes enquêtées pendant l'étude. À partir de cela, différents éléments de réponses seront questionnés : est-ce la composition des lignes, leur localisation, les villes et quartiers traversés, les populations qui les utilisent... ?

L'intérêt d'une telle question est notamment de pouvoir nuancer, au sein même d'un réseau, les éléments favorisant ou non des rapports de domination, et d'en identifier les causes et les éléments qui ont une influence dessus. L'objectif à long terme est de pouvoir mieux appréhender les réseaux et leurs spécificités internes, et d'essayer de proposer des solutions pour les rendre plus inclusant. Cela est d'autant plus pertinent que, comme expliqué plus tôt, la question du réseau n'a été que très peu posée jusqu'à présent.

Si l'orientation de ce mémoire s'est faite au fur et à mesure, le choix du sujet lui ne s'est pas fait totalement au hasard. Même si une majeure partie en a été construite au fur et à mesure que le stage se déroulait, j'avais pour objectif, dès le début de l'année universitaire, de réaliser un mémoire portant sur genre et espaces publics. Il y a plusieurs raisons à cela.

De par mes différentes formations, j'ai été amené à travailler au croisement de la géographie et des études de genre. Après avoir réalisé ma licence en géographie humaine et sociale, je me suis dirigé vers les études de genre, en réalisant un master pluridisciplinaire sur cette thématique. L'objectif n'était pas pour moi de changer de discipline, mais de me spécialiser sur ces questions, tout en gardant et réutilisant tout le bagage que j'avais déjà acquis. Ainsi, travailler sur genre et espaces publics était un compromis assez simple à trouver.

Ce qui m'intéresse plus particulièrement sur ces questions, c'est aussi le fait que tout le monde emprunte et entre en relation avec les espaces publics et, a fortiori, avec les autres. Des

rapports sociaux y sont à l'œuvre, incluant des rapports de dominations en ce qui concerne les questions de genre. Il est indispensable pour moi de travailler dessus (à mon échelle, bien entendu), afin d'essayer de les améliorer, avec cette idée (utopique ?) de pouvoir mieux vivre avec les un.es avec les autres. Le fait d'être impliqué dans ces rapports de domination, à la fois en tant que dominant (homme cisgenre blanc jeune et presque valide), qu'en tant que dominé (« pédé » revendiqué), renforce ma volonté à faire changer les choses : à la fois continuer de remettre en question des comportements intériorisés, mais aussi comprendre les mécaniques en place et essayer de les changer. Cela s'est concrétisé ici avec la réalisation d'un stage avec Genre et Ville, en travaillant sur deux projets dont celui sur Grenoble. Le cadre du stage est ici important de par les contraintes qu'il a pu imposer et sera traité plus tard dans les pages de ce mémoire. De la même manière, des questions de positionnalité se posent (implication personnelle, usage routinier du réseau...) et seront aussi détaillées plus tard.

Un dernier élément à prendre en compte est le fait que je sois un utilisateur régulier et assez ancien (plus de 5 ans) du réseau de transports en commun grenoblois. Je vis dans le bassin grenoblois depuis de nombreuses années et le tram et le bus font partie de mes lieux de vie. Je me déplace avec ces derniers de manière quasi quotidienne. Me pencher plus en détails dessus était ainsi un moyen d'en apprendre plus et de le (re)découvrir sous d'autres angles.

Ce mémoire sera divisé en trois chapitres, chacun posant des éléments de cadrage nécessaires à sa compréhension ou présentant des résultats obtenus sur le terrain.

Ainsi, dans un premier chapitre, il s'agira de poser le cadre théorique et empirique de ce mémoire. Parler de réseaux et de mobilités nécessite quelques définitions qui seront faites dans ce chapitre. Cela sera aussi l'occasion de faire un état de l'art, à la fois sur genre et géographie/urbanisme, mais aussi sur toutes les questions liant genre et mobilités, ainsi que les usages et représentations genrées. Cette partie permettra enfin de présenter le cas d'étude du mémoire, à savoir le réseau TAG, qui est le réseau de Transport en commun de l'Agglomération Grenobloise. Cela se fera notamment à travers un bref historique du tram à Grenoble, ainsi qu'avec une analyse de l'évolution du réseau de transport en commun à Grenoble.

Dans un deuxième chapitre, il s'agira alors de présenter plus en détail l'étude qui a été réalisée dans le cadre de mon stage avec Genre et Ville. Cela passera notamment via la présentation de l'association et de ses membres, ainsi que les tâches qui m'ont été confiées. Ce chapitre permettra aussi de présenter la manière dont le terrain a été réalisé, notamment les temporalités, les lieux enquêtés, l'organisation des équipes et la manière dont se déroulait une session. Ce chapitre présentera aussi les différentes méthodes qui ont été mises en place et la manière dont les matériaux

récoltés ont été traités. En outre, la réalisation du terrain a posé des questions de positionnalité, qu'il s'agira de discuter brièvement à la fin de ce chapitre, notamment par rapport aux liens entre moi, les autres enquêteur/rices, la structure de stage et le commanditaire de l'étude.

Enfin, un troisième chapitre présentera les résultats obtenus à travers l'étude. D'une part, les résultats se basent sur des données quantitatives, qui permettent notamment de voir qui utilise les transports, à quel endroit et de quelle manière (si les personnes sont accompagnées, les motivations de déplacement, etc.). D'autre part, des données qualitatives ont été récoltées, et elles permettent de mieux comprendre comment sont perçus et vécus les différents arrêts et transports enquêtés. D'autres données qualitatives viendront alors compléter ces éléments, notamment les observations qui ont pu être faites, ainsi que les différentes méthodes complémentaires qui ont été mises en place. Enfin, ce chapitre se terminera en traitant de la question du harcèlement dans les transports. Celle-ci a une plus place importante mais les données récoltées ne peuvent être traitées et analysées de la même manière que le reste des données. Il s'agira ainsi d'en expliquer pourquoi et de donner les résultats obtenus.

## **Cadrage théorique et empirique**

Travailler sur les questions liant genre et transports en commun (ainsi que les réseaux et espaces publics qui vont avec) nécessite de faire un détour par quelques définitions. Ce chapitre sera divisé en trois parties, il s'agira dans un premier temps d'expliquer les termes et concepts mobilisés tout au long de ce mémoire. Après ces définitions, dans un deuxième temps, ce chapitre sera aussi l'occasion de faire un état de l'art sur le sujet, en mobilisant différentes sources, dans différentes disciplines, sur les questions de genre, bien entendu, mais aussi sur genre et mobilités. Enfin, dans un troisième temps, ce mémoire se basant sur l'étude de cas des transports en commun à Grenoble, il s'agira d'en faire l'historique et d'en donner les clés de compréhension.

### **Les transports en commun, entre réseau et espaces publics**

#### **Transports en commun et réseau**

Dans la mesure où les pages qui vont suivre vont se concentrer sur la question des transports en commun, il est important de pouvoir en donner une définition. Dans le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, les transports sont définis comme étant des « Dispositifs, modes et moyens permettant l'acheminement de personnes ou d'objets matériels d'un lieu vers un autre. Par extension, ensemble des moyens de la mobilité » (Lussault et Levy, 2003, 937). La notion de « commun » quant à elle renvoie au fait que ces transports sont partagés entre plusieurs personnes. L'office québécois de la langue française fait la distinction entre « Transports collectifs », terme général à tous les modes de transports pouvant accueillir plusieurs personnes en même temps (comme un ferry), et « transports en commun », spécifiques aux espaces urbains (Office québécois de la langue française, s. d.). Là où le terme collectif renvoie à « des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes » (Office québécois de la langue française, s. d.), celui de commun désigne le fait que ces véhicules sont « à la disposition de tout le monde » (CNRTL, s. d.), impliquant qu'ils sont ouverts à tous/tes et qu'ils peuvent être appropriés.

Les transports en commun ne sont pour autant pas un ensemble homogène permettant la mobilité et ils sont organisés en réseau. Ce dernier terme aura ici une place primordiale et il est donc nécessaire de le définir. Une première définition large qui peut être donnée au réseau est « un ensemble de lignes, d'axes ou de relations aux connexions plus ou moins complexes » (Géoconfluences, 2021). Dans le cas des transports en commun plus particulièrement, ces axes et connexions ont un ancrage physique sur le territoire (urbain, dans le cas de ce mémoire). Il faut alors parler de réseau technique. Ceux-ci sont définis dans le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés comme étant « un réseau régulé de lignes matérielles (canalisations, voies, tuyaux), servant au transport d'une réalité quelconque » (Lussault et Levy, 2003, 796). Ici, les

transports en commun utilisent des voies (qui leurs sont propres dans le cas des trams à Grenoble, ou partagées avec d'autres véhicules, dans le cas de la plupart des bus) afin de transporter des personnes.

Leur matérialité prend forme à la fois dans les voies de communications (rails, routes empruntées), au niveau des arrêts, qui sont à la fois les points de connexion du réseau pour les usagers et l'interface d'entrée dans celui-ci, et de la matérialité même des modes de transports (modèles des bus et des rames de tram, leur capacité, design intérieur, puissance des machines...). Tous ces éléments exercent une influence directe sur le territoire ainsi couvert : forme des arrêts, imaginaires liés aux transports en commun, éventuelles nuisances, fréquences des passages... Et le territoire dans lequel est inscrit ces réseaux a aussi une influence sur son implantation : densité de population (afin de savoir quelle capacité donner à une ligne, et donc quel équipement lui fournir), espace disponible pour implanter des lignes (largeur des rues pour les bus, possibilité d'implantation de rails de tram...), lieux jugés importants à desservir et à relier (entre eux, mais aussi à d'autres lieux jugés importants), emplacement des arrêts... Créant une dialectique entre le réseau et le territoire où il est implanté.

Cette relation entre réseau et espace urbain ne s'arrête pas à la matérialité de ces deux éléments. Un exemple d'effet immatériel est l'effet tunnel. Celui-ci est défini comme étant « la perte d'accessibilité relative pour les petits pôles lors de la construction d'une infrastructure à grande vitesse entre les grands pôles » (Géoconfluences, 2019). Cette notion est principalement utilisée pour désigner les endroits non desservis par des transports (et notamment les lignes à grandes vitesses) : un TGV Lyon-Paris passe sur le territoire de plusieurs villes et villages sans jamais les desservir. Et la même question peut se poser, dans une moindre mesure, en ce qui concerne les réseaux de transports en commun : certaines parties et rues d'une ville vont être traversées par des lignes de bus ou de tram, sans jamais être desservies. Il faudra, à la fois pour les personnes qui s'y trouvent, se rendre ailleurs pour accéder au réseau, et pour les personnes qui veulent s'y rendre, descendre plus loin. Certes, cela concerne la matérialité du réseau et de la ville, mais cela concerne aussi les imaginaires. L'effet tunnel crée un simple passage dans l'espace, pour les personnes se trouvant dans le transport, et celles-ci ne verront que ce qui passe par leur fenêtre, sans jamais découvrir ou appréhender les espaces concernés. Elles sont finalement « éloignées » d'un morceau de la ville, bien que la traversant.

D'autres éléments touchant à l'imaginaire peuvent-être cités : les transports en commun participent aussi à créer un imaginaire, d'une part d'eux même (comment sont-ils perçus, accueillis...), mais aussi du territoire auquel ils sont liés. Par exemple, le développement de réseaux de tram dans des villes de tailles moyennes depuis les années 1980 a permis de changer l'image de

celles-ci. C'est le cas par exemple à Mulhouse, où l'arrivée du tram a permis de remettre de la couleur dans la ville (Woessner, 2019). À Montpellier, la construction du tram s'est faite dans le cadre d'un projet culturel et ludique : les trams sont décorés, et leur trajet est agrémenté d'œuvres artistiques, censées mettre en valeur le territoire (Groueff, 2000). À l'inverse, dans le but de préserver l'image d'une ville, les trams ont dû eux aussi s'adapter. Par exemple, afin de préserver le patrimoine historique, le tram de certaines villes fonctionne différemment dans l'hypercentre : à Nice, Bordeaux ou Reims, les pantographes des trams se rétractent une fois en centre-ville (l'alimentation se faisant alors par batterie ou via une troisième voie) afin de ne laisser apparaître aucun câble et aucun poteau dans les lieux concernés (Woessner, 2019). À Besançon il a même été décidé de ne pas faire passer le tram dans l'hypercentre afin de le préserver et car les surcoûts pour avoir de telles alternatives étaient trop élevés (Woessner, 2019).

Ainsi, les réseaux de transports ne sont pas simplement superposés sur un espace urbain, mais ils se coconstruisent avec ceux-ci. Les réseaux de transports et les villes se développent et s'influencent l'un et l'autre. L'arrivée du tram dans une ville va se faire en fonction des conditions existantes sur place, mais cela va aussi permettre de reconfigurer les dynamiques existantes, que ce soit sur les mobilités, bien évidemment, mais aussi sur l'aménagement des espaces urbains, leurs usages et leurs perceptions. Cela implique alors de prendre en considération un élément important, et qui n'a pas encore été évoqué jusqu'à présent : l'humain. Comment entrent en relation les personnes (usager.ers, habitant.es, conducteur/rices...) avec ces transports en commun et le(s) territoire(s) dans le(s)quel(s) ils s'inscrivent ? Par extension, les transports en commun impliquent, pour ces personnes, de partager un même espace (celui du tram, du bus, du métro ou même de l'arrêt pendant l'attente du transport) avec, ou en même temps que, d'autres personnes. Est-il alors possible de les considérer comme des espaces publics ?

### **Transports en commun et espaces publics**

Tout dépend alors de la définition d'espaces publics qui est retenue. Comme l'indique Antoine Fleury, il existe différentes manières de définir les espaces publics, et ces nombreuses définitions ont évolué au fil des années et des disciplines (Fleury, s. d.). Pour lui, les espaces publics sont « envisagé[s] non seulement au prisme des lieux et de leurs pratiques, mais aussi des valeurs et représentations » (Guérin-Pace et Fleury, 2022, 40). Il s'agira ici d'en voir différentes définitions qui serviront toutes à mieux comprendre les enjeux liés aux transports en commun. Aucune d'entre elles ne peut être exclusivement utilisée ici et leur complémentarité permet de mieux cerner les tenants et aboutissants de ce mémoire. En outre, il est à noter qu'ici, la distinction sera faite entre espaces publics au pluriel et espace public au singulier, qui, pour ce dernier, renvoie alors à « la

fabrique des opinions » (Paquot, 2009), relevant plus de la question de la communication et de la dichotomie espace privé/public, que d'un lieu (Paquot, 2009).

Une première définition qui peut être mobilisée est celle d'Isaac Joseph, selon laquelle un espace public « est le lieu où les rencontres se font, le lieu où le public peut se constituer, indépendamment du statut juridique de propriété » (Tillous, 2016, 35). Ainsi, au sens sociologique, le tram et le bus seraient des espaces publics, à l'instar du métro, comme l'a montré Marion Tillous. Ce sont des espaces qui donnent un « droit de visite » (c'est-à-dire qu'ils sont accessibles à quiconque souhaite y entrer) et un « droit de regard » (ce qui est fait dans ces espaces doit être justifié et peut être soumis au regard et jugement des autres) (Tillous, 2016, 35). Néanmoins, Marion Tillous va plus loin dans son analyse. Pour elle, le métro doit être considéré comme un territoire (et donc plus qu'un simple espace public) car il comprend aussi une forme de territorialité. Au-delà de l'aspect technique et celui de la simple relation entre humains (comprenant des codes sociaux et tout un régime de justification), les personnes interagissent avec le métro. Il s'agit alors « d'articuler sa dimension publique (celle où se déploie le régime de justification) à sa dimension familière (celle qui fait que l'on s'habitue, par la pratique, à l'usage du métro ; que l'on peut s'y sentir « étranger » comme au contraire « chez soi », voire « chez nous ») » (Tillous, 2016, 42). La notion de territorialité a donc son importance car elle implique des représentations et usages. Considérer l'espace du métro, et par extension ici celui du tram, du bus ou de l'arrêt, comme un territoire n'est donc pas si anodin, bien qu'étrange car faisant parti d'un réseau (mais qui lui-même, est inscrit dans un territoire).

Cette question de la territorialité peut aussi se poser sous la forme de l'urbanité et du lien entre centre et périphérie. Les réseaux de transports urbains incluent aujourd'hui de larges zones urbaines et péri-urbaines, plus ou moins éloignées de leur centre, comme il s'agira de le voir pour Grenoble. Les lignes du réseau qui desservent ces villes et qui les relient à la ville (ou ailleurs) sont-elles alors homogènes ? Leurs fonctions, leurs usages et leurs représentations ne changent-elles pas en fonction de qui les empruntent et où ? Comment évolue cette urbanité au fil de la ligne ? Toutes ces questions ont guidé, en partie, les réflexions qui ont menées à ce mémoire.

Une autre définition qui peut être utilisée est celle de Stéphane Tonnelat. Pour lui, le métro est un espace public dans le sens où il produit un « ordre social » avec ses propres codes, notamment en termes de sûreté et de cohabitation (Tillous, 2016), mais aussi en prenant en compte ses spécificités techniques. Dans un de son ouvrage *International Express. New Yorkers on the 7 Train*, écrit avec William Kornblum (ouvrage que je n'ai pas pu me procurer), les auteurs renvoient à la notion de « communauté situationnelle de transit » (Legendre, 2018). Cette notion fait appel au concept de « situation » de Goffman, selon lequel lorsqu'une personne entre dans un espace, elle

en devient membre, et qu'il se met alors en place un contrôle mutuel entre les personnes présentes (Legendre, 2018). Derrière cette notion, Tonnelat et Kornblum expliquent les différentes normes explicites, comme les règles d'usages édictées par les sociétés de gestion des transports, ou implicites, comme la règle du « premier arrivé, premier servi » (Legendre, 2018). À chaque fois, l'objectif étant de « mener à bien le trajet, en établissant un climat de confiance » (Legendre, 2018).

Ce cadre, instauré par une « confiance réciproque » (terme aussi emprunté à Goffman), peut aussi être ajusté. Que ce soit à l'échelle individuelle (où se placer dans le tram/métro par exemple) ou collective, en (con)testant les limites des autres. C'est d'autant plus le cas lorsqu'il s'agit de parler de rapports de genre, avec le cas, par exemple, du manspreading (posture que prennent des hommes dans les transports en commun consistant à être assis en écartant les cuisses, et donc à prendre plus de place), ou bien d'éléments plus graves, comme une agression. Se pose alors la question de « comment réagir dans ces cas-là ? ». Comme l'explique Blandine Legendre, « quelle que soit la réaction choisie par la femme qui en est victime, elle répond toujours à des impératifs moraux : ne rien dire pour maintenir une apparence de normalité, ou parler tout haut pour réaffirmer le droit à l'anonymat et le principe de non-intrusion de l'espace d'autrui dans le métro » (Legendre, 2018).

Par ailleurs, Myriam Houssay-Holzschuch rapporte un glissement de la notion d'espaces publics vers la question des régimes de publicité. Le caractère public d'un espace est alors déterminé à travers son contexte : « Le caractère public (soit la publicité, *publicity* ou *publicness* en anglais) de l'espace est une production sociale, historiquement située, toujours remise en question par les pouvoirs en place » (Houssay-Holzschuch, 2022, 54). Le caractère public est alors défini par son accessibilité (qui peut y entrer et y être vu ou à l'inverse qui en est exclu ou invisible) et sous quelles conditions (avec aussi la question de qui pose lesdites conditions). Reprenant les travaux de Lynn Staeheli, elle propose donc plutôt une « distinction entre espaces accessibles au public et espaces permettant la formation de publics » (Guérin-Pace et Fleury, 2022, 55).

À Grenoble, la question de l'accessibilité au réseau de tram a été posée pour les personnes à mobilité réduite (PMR). En effet, dès la réintroduction du tram, le réseau a été pensé pour être accessibles à ces personnes (Tillous, 2016). Mais tout ne se résume pas à l'accessibilité physique : Marion Tillous souligne que l'accès doit être aussi cognitif, c'est-à-dire que « L'espace doit être lisible et aisément utilisable » (Tillous, 2016, 36). À cela s'ajoute la question du titre de transport. L'accès à l'intérieur d'un bus ou d'un tram à Grenoble nécessite, théoriquement, d'avoir un ticket pour être autorisé à y circuler, ce qui en fait une condition. Les personnes n'ayant pas la possibilité d'avoir un ticket sont exclues ou doivent se mettre dans une situation d'illégalité pour pouvoir bouger (et être donc socialement stigmatisées en cas de contrôle). Le tram et le bus proposent alors

un accès physique à tout le monde, mais la question de l'accès cognitif peut se poser, en plus d'y ajouter celle de l'autorisation d'y accéder (qui se fait via l'achat d'un titre de transport). Ainsi, même si les transports en commun se veulent être un espace accessible au public (via un accès physique), il ne permet que la formation de publics (à cause notamment de l'autorisation d'y accéder).

L'accès aux arrêts, qui sont des interfaces entre la ville et le réseau, est lui beaucoup plus flexible. Ce sont des lieux qui permettent parfois l'acquisition d'un ticket et leur validation (via des bornes), ainsi que d'attente pour le transport, mais ce sont aussi des lieux qui peuvent ne pas du tout avoir cette utilité : un arrêt de tram ou de bus peut très bien être désigné comme point de rendez-vous, sans que les personnes concernées n'utilisent les transports en commun. L'arrêt leur reste tout de même accessible. Il propose même un confort que ne permettent pas d'autres lieux : places assises, toit pour s'abriter des intempéries, parois pour se protéger du vent, visibilité dans l'espace urbain... Qui sont autant d'éléments aidant au confort de l'attente, sans pour autant être lié, dans ce cas-ci, à la fonction de mobilité. Pour autant, les arrêts imposent aussi certaines conditions : les bancs ne sont pas larges et ne permettent pas une attente longue, et encore moins de dormir, ce qui pourrait servir à des personnes sans domicile, les excluant de fait.

Finalement, la notion d'espace public est aussi un moyen de penser les rapports de domination, et notamment le genre comme dans le cadre de ce mémoire. Comme l'indique Marianne Blidon, les rapports de genre « s'incarnent au quotidien dans les pratiques et les représentations de l'espace urbain. En retour, l'espace urbain participe à la production des rapports de genre. De cette manière, loin d'être accessible à toutes et à tous, l'espace produit et reproduit les normes sociales tout en offrant néanmoins une arène pour les contester, les subvertir et les transformer. » (Blidon, 2016, 249). Même si la chercheuse parle ici des espaces urbains, ceux-ci sont liés aux espaces et aux transports en commun, dans la mesure où ces derniers ne peuvent être détachés de leur contexte urbain.

Ainsi, les transports en commun ne sont pas à considérer uniquement comme des réseaux ou uniquement comme des espaces publics. Leur aspect technique, leur implantation et leur rôle dans les mobilités en font bel et bien des réseaux, influencés et influençant leur territoire et les personnes qui y vivent. La notion de territoire est importante car elle implique une territorialité (voire une citadinité) des espaces desservis et/ou traversés par le réseau, mais aussi des espaces des transports en commun (tram/métro/arrêts). Ils sont aussi des espaces avec des codes sociaux spécifiques (explicites ou implicites) et où des relations de pouvoir prennent place, y compris des relations genrées. Ces codes et relations sont à l'origine d'une forme de régime de publicité des

transports en commun : Qui y a accès ? Sous quelles conditions ? Qu'est-ce qui y est autorisé ? Quelle est la place et le rôle de chacun.e ?...

En ce qui concerne plus particulièrement le cas des rapports genrés, dans les espaces publics ou liés aux mobilités, de nombreux travaux ont déjà été publiés.

## **Genre, mobilités et espaces publics : état de l'art**

Ce mémoire touche à la fois aux questions liant genre et mobilités, principalement avec les transports en commun, ainsi que genre et espaces publics, notamment à travers les définitions posées précédemment. Il s'agira dans cette partie d'en faire un bref état des lieux. Cela permettra notamment de mieux comprendre comment s'inscrit ce mémoire dans la lignée des différentes recherches qui ont déjà été menées.

### **Genre et géographie/urbanisme**

Plusieurs travaux ont permis de faire entrer la question du genre en géographie. Il est ainsi possible de citer les travaux de la géographe Jacqueline Coutras qui mettent en avant des différences dans les usages et les représentations des espaces publics entre les femmes et les hommes (Coutras, 1989). Côté anglophone, il est possible de citer, par exemple, les travaux de Linda McDowell dans *Gender Identity and Place* qui, en partant de l'échelle du corps et en élargissant la focale jusqu'à l'échelle de la ville, raconte et explique comment genre et géographie sont liées (McDowell, 1999). D'autres autrices ont aussi travaillé à l'époque sur les liens entre genre et géographie, comme Doreen Massey et Gillian Rose.

Plus tard, d'autres travaux ont été menés en géographie et urbanisme, portant sur les questions de genre. Par exemple, Lidewij Tummers a identifié trois dimensions à prendre en compte dans les problématiques liant genre et urbanisme :

- « La diversification des schémas temporels », où les femmes ont des déplacements plus fragmentés que les hommes.
- « L'invisibilité des activités de l'économie reproductive », c'est-à-dire toutes les tâches de *care* (soin à autrui) réalisées mais non considérées.
- « L'occupation homogène des postes de décision », indiquant le fait que les postes d'urbanistes et aménageurs sont principalement occupés par des hommes (Tummers, 2015, 72).

De son côté, Lucile Biarrotte a montré comment la question du genre a été intégrée dans le champs de l'urbanisme et par quels procédés (Biarrotte, 2021). Elle propose ainsi une étude à la fois de la littérature et de l'évolution de cette discipline par la prise en compte de la question du

genre, notamment à travers la notion « d'infusion ». Elle a aussi montré comment le genre était considéré en urbanisme, que ce soit de manière visible, explicite et documentée, notamment dans le cas de l'urbanisme ou l'architecture genrée ; ou de manière moins visible ou moins explicite, comme pour la production de logements. Elle prend ainsi l'image d'un iceberg (Figure 1), expliquant visuellement les domaines concernés et comment la question du genre y est visible (Biarrotte, 2021).

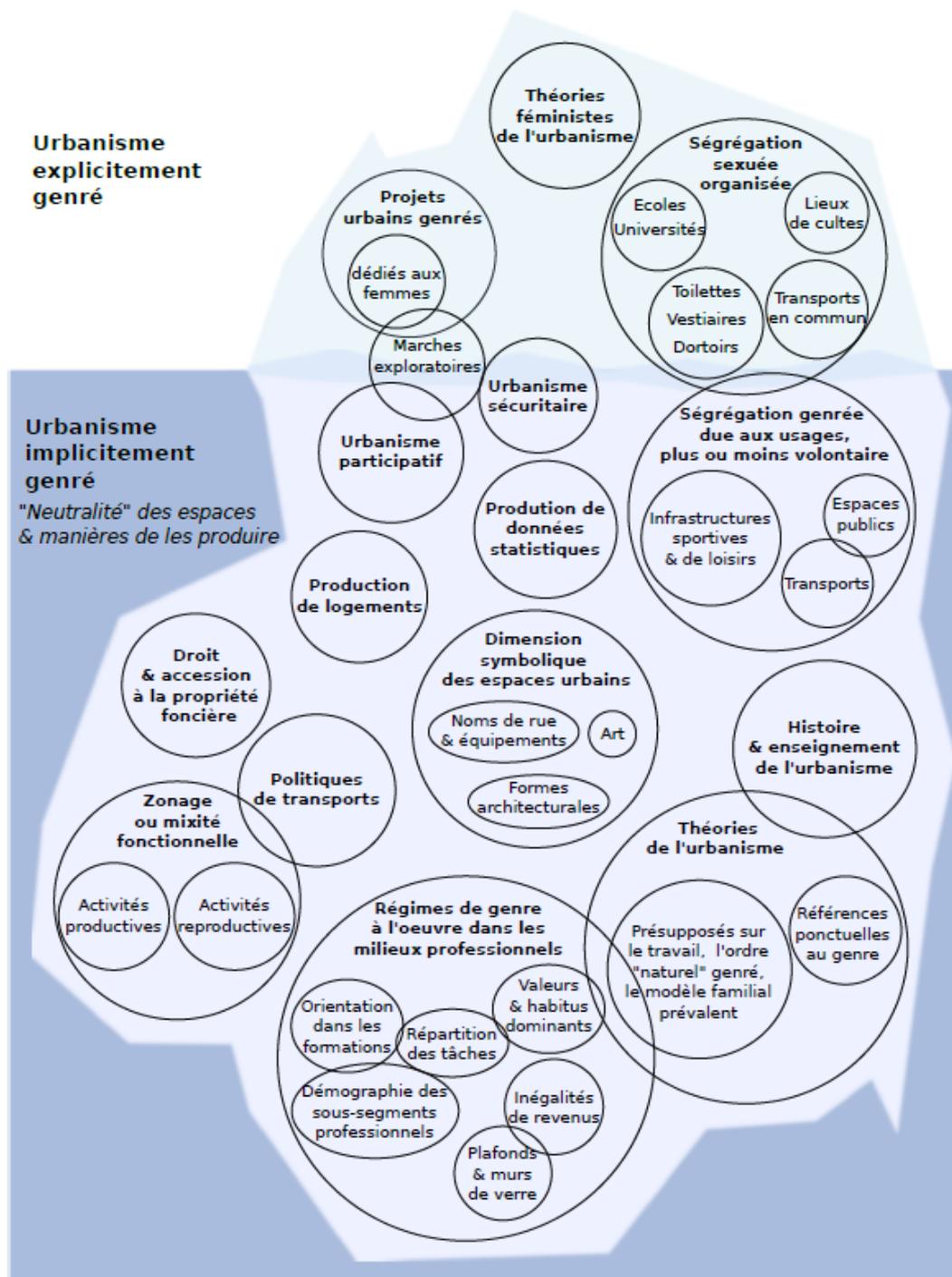


Figure 1 L'iceberg du genre en urbanisme : dimensions émergées & immergées, L. Biarrotte, 2021

Mais les questions de genre ne se limitent pas à ce qui peut être appelé « égalité femmes/hommes ». Marianne Blidon montre, par exemple, que les personnes LGBTQIA+ sont aussi concernées et qu'il existe une autocensure et une violence symbolique. Le fait d'embrasser sa/son partenaire dans un espace public crée une transgression des normes hétérosexuelles, et ce n'est donc plus simplement un baiser. De même, la dégradation d'affiches mettant en scène des couples LGBTQIA+ envoie un signal clair : celui de ne pas nous (car je m'inclus dedans) vouloir dans les espaces publics, nous reléguant à l'espace privé (Blidon, 2011).

Plus largement, la mise en place d'une analyse intersectionnelle montre que ces rapports de domination ne se limitent pas à une caractéristique, mais bien à la prise en compte et au croisement de plusieurs d'entre elles. Par exemple, Amélie le Renard a montré que bien qu'il existe une ségrégation entre femmes et hommes en Arabie Saoudite, les femmes ne sont pas toutes logées à la même enseigne. En fonction de leur classe sociale, ou de leur statut d'étrangère, elles devront répondre à certaines obligations ou auront certaines interdictions que d'autres n'auront pas. De même, la capacité des femmes saoudiennes à accéder à des espaces publics se fera via différents moyens si elles sont issues de classes sociales différentes. (Le Renard, 2011).

Ces deux dernières autrices ont aussi montré que ces rapports de genre avaient des influences sur les usages et perceptions, notamment des espaces publics.

### **Usages et perceptions genrées des espaces publics**

Un des premiers éléments qui peut être évoqué, par rapport aux usages et perceptions genrées des espaces publics, concerne la question du sentiment de sécurité. Marylène Lieber a montré, par exemple, que les femmes éprouvaient une plus grande peur dans leur rapport aux espaces publics. Elle a montré que cette peur est construite socialement, via le biais d'injonctions et de rappels quasi quotidiens. Comme elle l'explique avec d'autres chercheuses : « Il apparaît que les raisons des peurs déclarées par les femmes ne sont pas forcément liées à une expérience personnelle d'agressions physiques mais à une violence de genre. Cette forme de violence n'a pas besoin d'être perpétrée pour s'exercer : elle peut prendre des formes souvent qualifiées d'anodines mais qui rappellent constamment le risque d'atteintes sexuelles et qu'elles dépassent largement le cadre des espaces publics » (Condon, Lieber et Maillochon, 2005, 288). Comme elle a pu le montrer, ces peurs débordent dans l'espace domestique. Par exemple, le fait de prévoir, avant même de sortir dans l'espace public, comment rentrer de soirée ; ou bien le fait de prendre une paire de chaussure de rechange, sont choses qui se déroulent en amont de la sortie. Ces éléments prennent forme dans l'espace domestique et pèsent mentalement. Cette peur induit aussi des changements dans les mobilités ou pendant celles-ci : éviter certaines rues ou quartier, techniques d'évitement...

Sophie Louargant a montré, quant à elle, que les parcs et espaces de loisirs ont des usages genrés. Bien qu'elle constate une mixité de genre, c'est-à-dire la présence de femmes et d'hommes, les usages et représentations entre ces deux groupes sont bien des différences. Les équipements sportifs comme les skate-park vont être utilisés principalement par des jeunes garçons, tandis que les espaces de jeux vont plutôt être occupés par les femmes et personnes âgées, notamment accompagnant des enfants (Louargant, 2015). Le parc est alors vécu comme un prolongement de la sphère domestique. Dans le même article, il est indiqué que les femmes ont aussi un sentiment d'insécurité plus élevé le soir que les hommes, et qu'elles préfèrent se déplacer en groupe. Comme l'indique la chercheuse : « On observe ainsi chez les femmes des pratiques de mises à distance et des stratégies d'adaptation avec une propension à la préférence, pour les femmes, d'un usage plus collectif de l'espace public. » (Louargant, 2015, 61).

Les mêmes espaces publics peuvent alors être utilisés de différentes manières en fonction de son genre. C'est ce que montre Karine Duplan dans une étude qu'elle a menée sur l'occupation des cafés de la ville de Luxembourg. Elle montre que les femmes sont moins nombreuses à utiliser les comptoirs et qu'elles préfèrent s'installer en salle ou en terrasse, car « le comptoir demeure représenté comme un espace typiquement masculin » (Duplan, 2019, 36). Toujours selon elle, les femmes sont aussi plus nombreuses à fréquenter les cafés qui ne sont pas connotés avec la vente d'alcool et qui n'ont pas de comptoir. Les femmes préfèrent ainsi des cafés « d'apparence plus aseptisée » (Duplan, 2019) qu'elle appelle café blanc (en opposition aux cafés « bruns », qui sont donc ceux connotés à la vente d'alcool). Les femmes sont aussi plus présentes en journée, notamment lorsqu'elles sont seules. Karine Duplan mène ici une analyse multiscalaire : à la fois elle regarde la place des femmes dans la ville (macro) et leur place dans des lieux particuliers, ici les cafés (micro). L'échelle est ainsi considérée comme un construit social et permet de voir comment les femmes jouent sur ces différentes échelles. Elle fait écho aux travaux de Susan Gal sur la récurrence fractale du genre (qu'elle a traduit elle-même de « fractal recursion of gender »). Cette notion montre notamment que la dichotomie espace public/espace privé est présente à toutes les échelles. Selon Karine Duplan, « la division public/privé imprègne notre rapport au monde et donc notre rapport à l'espace. Nous dupliquons sans cesse dans nos pratiques ces divisions duales dont la frontière s'ajuste de façon permanente en fonction des situations » (Duplan, 2019, 41).

Plus spécifiquement lié à la question des mobilités, Gaele Gillot a montré, dans un article, comment se sont recomposées les pratiques d'ouvrières du textile au Maroc, notamment via (et grâce à) leurs mobilités quotidiennes. Elle a montré que le salaire gagné par les ouvrières permettait de subvenir aux besoins de la famille, remettant en cause le rôle traditionnel du mari. Cela leur a permis par la même de prendre des décisions financières (à la fois sur les courses du quotidien,

mais aussi sur les grosses dépenses), notamment parce que « ce qu'elles gagnent ne leur est pas confisqué » (Gillot, 2019, 52). Elle montre aussi que ce travail de couturière, bien que fastidieux, ne requiert aucune qualification formelle préalable. Toutes les femmes peuvent donc y avoir accès, en plus de leur permettre de nouvelles sociabilisations via le travail. Gaëlle Gillot rapporte que les ouvrières se soutiennent mutuellement : par exemple, elles se déplacent en groupe (leur permettant une présence et une visibilité dans les espaces publics) notamment les jours de paye. Cela oblige « tant les pouvoirs publics que les responsables d'usines à (re)penser les déplacements féminins dans des villes où le harcèlement et l'insécurité sont monnaie courante » (Gillot, 2019, 55). De même, pour ces femmes, sortir la nuit pour le travail n'a pas la même connotation que dans un cadre plus festif, mais cela leur permet un accès à des espaces qui jusqu'alors ne leur était pas permis : « Ainsi, leur accès à l'espace public urbain, à la rue, même s'il se fait sous un mode contraint, articulé à la nécessité de travailler, modifie aussi la façon de percevoir l'accès des femmes à l'espace public » (Gillot, 2019, 57). Cet accès à un travail et les mobilités qui en sont induites, ont permis aux couturières de remettre en cause à la fois leur statut au sein du foyer, mais aussi leur place dans les espaces publics.

Les mobilités peuvent ainsi être des ressources pour se réappropriier des espaces, mais elles peuvent aussi être contraintes par certains facteurs, dont le genre.

## **Genre et mobilités**

La notion de « travail domestique mobile » est particulièrement utile pour rendre visible la question du genre dans les mobilités. Proposée par Marie Katharina Gilow (Gilow, 2018, 119), cette notion comprend « Tous les déplacements liés à l'accomplissement des responsabilités familiales ou ménagères, qui s'ajoutent potentiellement aux déplacements domicile-travail » (Gilow, 2018, 119). Elle utilise cette notion notamment pour mettre en avant les enjeux liés (et souvent non considérés) qu'impliquent ces mobilités. Un des mécanismes qu'elle identifie est notamment le désengagement paternel (soit par désengagement physique, soit par manque de volonté). Elle précise ainsi que 86,6 % des chef.fes de famille monoparentale sont des femmes. Un autre mécanisme qu'elle met en avant est le fait que, dans les couples, les femmes sont celles qui se sont « explicitement rendue[s] disponible[s] » (Gilow, 2018, 127). Elle explique cela en partie par un surinvestissement émotionnel des mères. Elle montre que même dans les logiques de couples égalitaire, « l'accompagnement réalisé par le père apparaît comme un remplacement de la mère » (Gilow, 2018, 133), et que la gestion de l'action repose sur la mère. La chercheuse a, par exemple, rencontré des femmes qui indiquent aller chercher leurs enfants après l'école tandis que leur mari les dépose. Or, aller chercher les enfants après l'école implique de s'en occuper par la suite, alors que les y déposer, non. Cela fait écho à la notion de récurrence fractale du genre vue plus tôt, où

les tâches domestiques s'étalent aussi dans les mobilités. Pour autant, elle montre aussi que les femmes ne sont pas livrées à elle-même, notamment qu'elles peuvent s'appuyer sur leur réseau social pour les aider.

Cette étude fait aussi écho aux travaux de Yoann Demoli, publiés dans le même ouvrage. Celui-ci a étudié l'évolution de l'accès à la conduite (à la fois l'accès au permis de conduire, à une automobile et à l'automobilité) entre femmes et hommes sur une période de 30 ans. Il en ressort que même si les femmes sont de plus en plus nombreuses à prendre la route, des disparités persistent. Tout d'abord, l'accès au permis (et à la voiture) ne leur a été possible que plus tardivement. Elles sont aussi plus enclines et nombreuses à laisser le volant à leur partenaire que l'inverse. Il montre enfin, et c'est ce qui touche aux travaux de Marie Katharina Gilow, que les femmes ont aussi des trajets plus nombreux mais plus courts « les éloignant moins du domicile familial que les hommes » (Demoli, 2018, 105). Il mobilise le concept de « seconde journée de travail » de Hochschild et Machung en expliquant qu'elle « n'est pas seulement circonscrite au domicile familial : la motorisation des femmes vient accroître le périmètre des tâches domestiques » (Demoli, 2018, 113). Ainsi, même si les femmes vont moins loin, elles ne parcourent pas moins de distance, notamment du fait du prolongement des tâches domestiques.

Finalement, est-ce que pourrait correspondre à la notion de « capital mobile ? ». Pas selon Aude Kerivel, qui remet en question cette notion à propos des femmes à la recherche d'emploi dans les quartiers populaires. Dans un article, elle réfute l'idée que les femmes à la recherche d'un emploi seraient dépourvues de capital mobile. Elle montre que cette notion est caduque et qu'elle dépend surtout des capitaux sociaux, économiques et culturels, qui déterminent aussi l'ancrage dans un territoire. Elle conclue que si les femmes ne sont pas mobiles, ce n'est pas par manque de « capital mobile » mais plus par manque de raison de se déplacer. Elle explique que « La majorité des jeunes femmes rencontrées sont « mobiles » au quotidien lorsqu'elles ont un motif pour se déplacer. » (Kerivel, 2019, 65)

Ainsi, il vient d'être vu dans cette partie que la question du genre est transversale à de nombreuses thématiques. Il a été vu que des sciences sociales, telles que la géographie ou l'urbanisme se sont saisies de cette thématique et qu'elles ont pu produire différents travaux. En ce qui concerne plus particulièrement le sujet de ce mémoire, il a été vu que les usages et perceptions des espaces publics étaient genrés et, plus largement, sensibles aux rapports de domination (d'où l'importance des approches intersectionnelles). Pour autant, cela n'est pas un déterminant, bien au contraire. Ces usages et perceptions sont aussi le fruit d'un travail de réappropriation et d'ajustement des et dans

les espaces publics. De la même manière, il a été vu que les mobilités pouvaient être genrées mais cela n'était pas une fatalité non plus, et que des recompositions sont à l'œuvre.

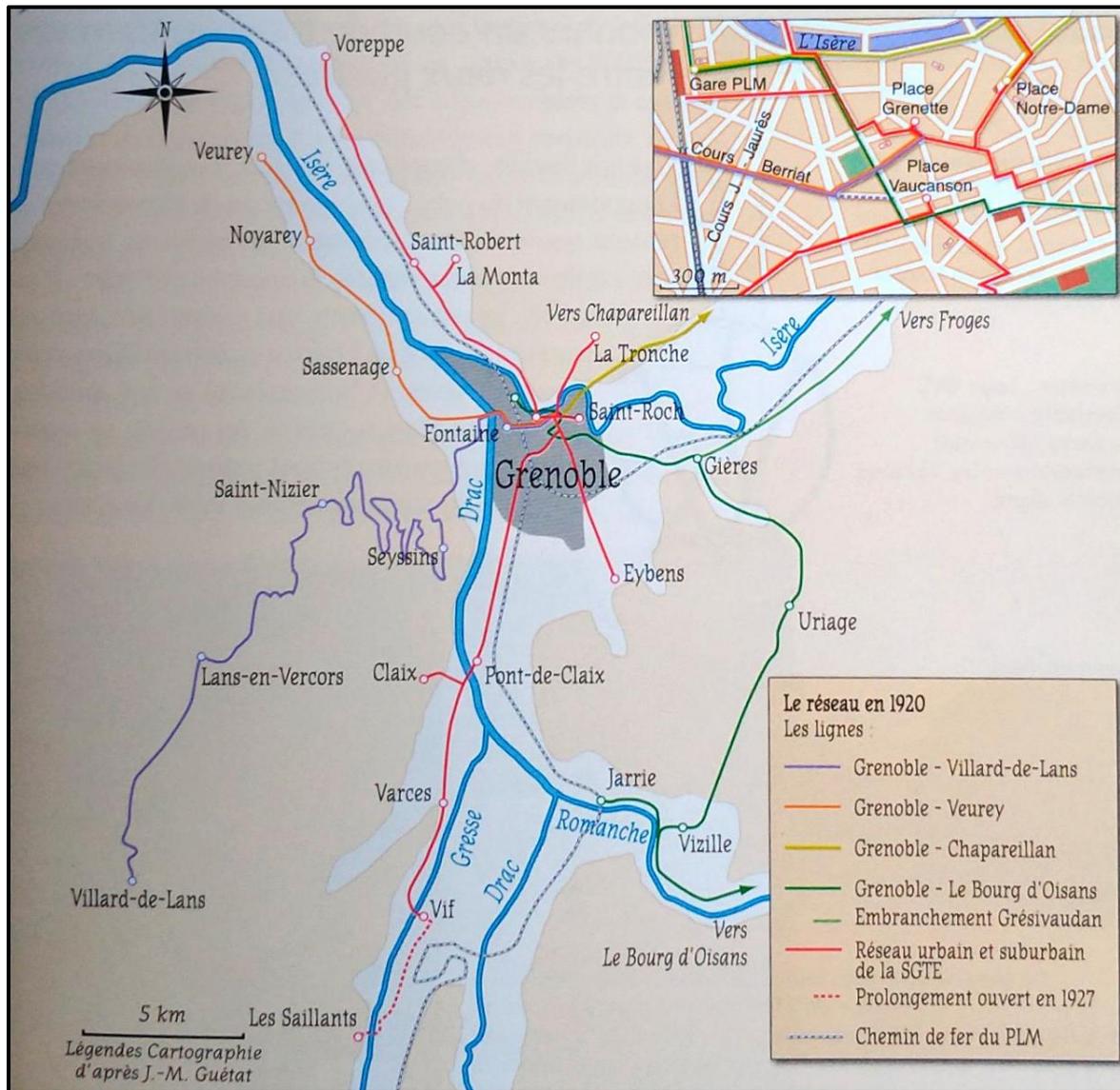
Une approche réticulaire des usages et perceptions des transports en commun aurait ici la particularité de voir si ces mêmes dynamiques genrées se retrouvent de manière homogène ou non sur un territoire. Les réseaux de transport sont liés à leur territoire et les différentes lignes qui composent ce réseau relient des lieux de ce territoire. En ce sens, il est probable (et cela reste ici à vérifier) que chaque ligne ne soit pas utilisée dans le même but, ni par les mêmes personnes. Les usages et les populations des lignes changent en fonction des lieux desservis et reliés. C'est d'autant plus probable en ce qui concerne le genre, dans la mesure où la littérature sur genre et mobilité montre la présence de déplacements genrés.

## **Le cas grenoblois**

Comme il s'agit de baser cette recherche sur l'étude de cas du réseau de transport en commun de Grenoble, cette partie s'attache à en présenter l'histoire et les caractéristiques, ainsi que d'en analyser la conception et d'en donner les particularités.

### **Disparition et relance d'un réseau concentrique**

Bien que le réseau de tram actuel n'ait été déployé qu'à partir des années 1980, Grenoble a été liée à ce mode de transport depuis bien plus longtemps. Dès la fin du XIX<sup>ème</sup>, un réseau de tram a été développé par différentes compagnies privées et s'étendait jusqu'à Chapareillan, Villard-De-Lans et Voreppe (Sadoux, 2007). L'importance du tram à l'époque était liée à son bas coût et à la rapidité qu'il offrait par rapport aux autres modes de transport. Il permettait alors de relier les vallées adjacentes à la ville de Grenoble (avec la ligne allant jusqu'à Chapareillan à côté de Chambéry, par exemple), en plus d'offrir une porte d'entrée à bas coût vers la montagne, comme dans le cas de Villard-De-Lans. En plus de ces liens avec les villes du bassin grenoblois, le tram a permis le développement d'infrastructures majeures pour le territoire, tels que la construction de ponts enjambant l'Isère et le Drac.



Carte 1 : Carte du réseau de tram à Grenoble en 1920, Sadoux (p.13), 2007

Le déclin de ces premières lignes commence vers la fin des années 1920 avec l'arrivée des cars longue distance. Pendant la guerre de 1939-1945, des rails vont être enlevés afin d'en réutiliser le fer pour fabriquer des armes et des véhicules. Ensuite, l'arrivée et la généralisation de l'automobile en ville mettra un coup d'arrêt au tram. Les grandes lignes disparaissent et le tram est recentré petit à petit sur la ville de Grenoble et son centre-ville, avant d'être remplacé par des trolley bus. Les trolleys bus vont eux aussi se réduire petit à petit car ils perdent des passager.es : les trolleys prenaient souvent du retard car ils empruntaient les routes engorgées d'automobilistes, et ont donc perdu en efficacité et réputation (Sadoux, 2007).

Le projet de créer un nouveau réseau de tram est relancé dans les années 1970 par Hubert Dubedout (mairie de gauche) et en lien avec les municipalités communistes voisines (Tourneur, Bresson-Leclercq et Fleurian, 2016), porté par la volonté de réduire le nombre de voiture en ville.

La ville est alors « pionnière de la « mobilité durable » avant l'invention du terme » (Tourneur, Bresson-Leclercq et Fleurian, 2016). Le SMTC Grenoble (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise) est créé en 1973 et est en charge de l'organisation des mobilités sur le territoire grenoblois. Celui-ci va arrêter la concession du réseau à la SGTE (Société Grenoblois des tramways Electriques), société qui exploitait l'ancien réseau de tram et le réseau de trolley bus, en 1974 pour la confier à un nouvel organisme : la SEMITAG (Société d'économie mixte des transports publics de l'agglomération grenobloise) (SMMAG, s. d.).

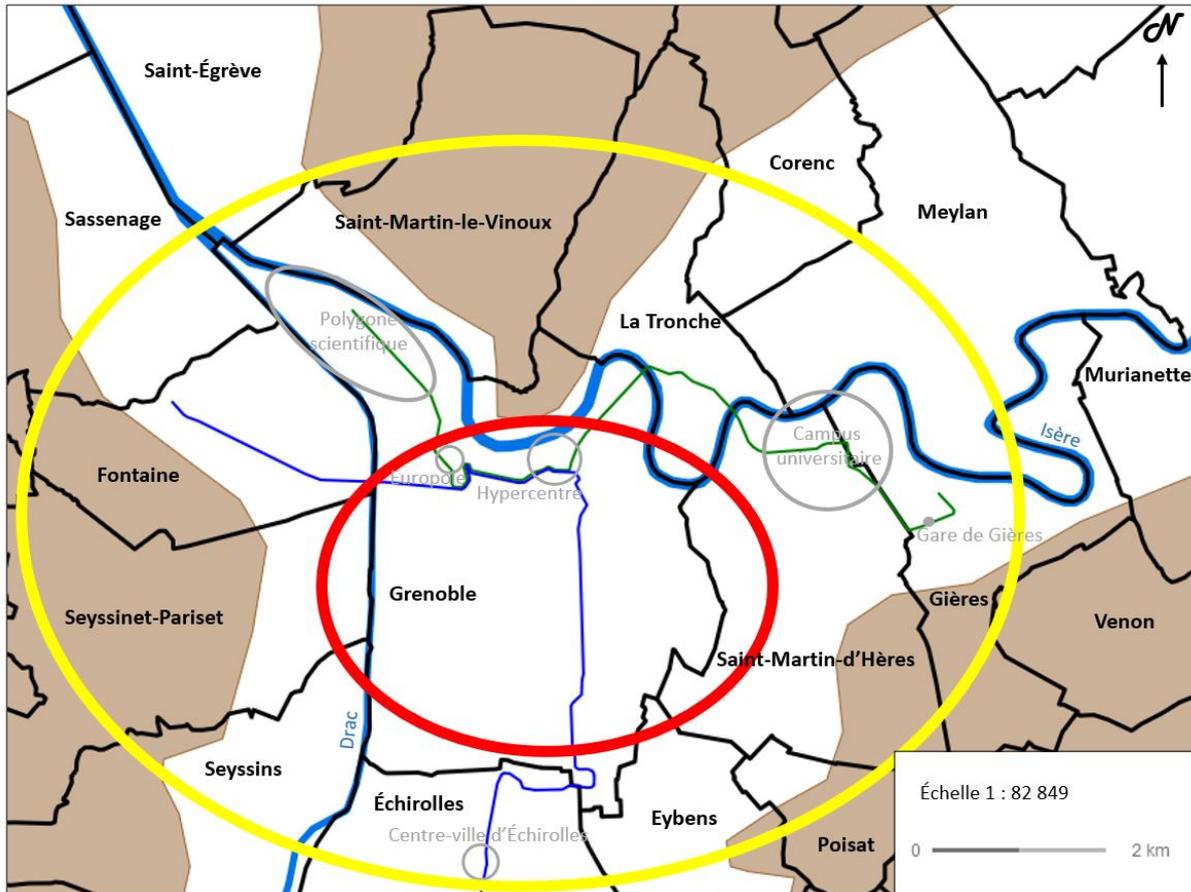
Différents travaux sont menés pour réintroduire le tram. Une première étude est réalisée par le SOFRETU (bureau d'ingénierie de la RATP) en 1976, mais celle-ci est un échec car elle s'intéresse trop à l'aspect technique, sans réelle prise en compte des besoins (Tourneur, Bresson-Leclercq et Fleurian, 2016). Le renforcement des lignes de bus et trolley bus est alors privilégié mais se heurte à nouveau à l'augmentation du trafic automobile. Une deuxième étude est lancée, avec des réunions de concertation dès 1979, aussi bien avec des élu.es et associations qu'avec les habitant.es. Ce processus durera 2 ans et permettra de créer un consensus sur la relance du tram à Grenoble (Tourneur, Bresson-Leclercq et Fleurian, 2016).

En 1983, la municipalité change, avec à sa tête Alain Carignon (mairie de droite). Un référendum est lancé en 1983 sur la question de la réintroduction du tram, référendum soutenu par l'équipe municipale de l'époque. Seul.es les habitant.es de la ville de Grenoble étaient invité.es à voter. 40 % des 120 000 habitant.es se sont prononcé.es, et le projet a été approuvé à 53 %, en faisant « l'un des référendums locaux les plus suivis » (Tourneur, Bresson-Leclercq et Fleurian, 2016). C'est aussi le seul référendum sur une proposition d'implantation de tramway qui ait été accepté en France, sûrement lié au fait qu'il n'y avait pas d'opposition parmi les acteurs impliqués (Tourneur, Bresson-Leclercq et Fleurian, 2016). Comme le signalent les auteur./rices de l'article, même sans opposition, le projet n'a pourtant été approuvé que d'une courte majorité.

Dans les années qui vont suivre, les lignes A et B sont mises en service et desservent toutes les deux le centre-ville. La constitution (et la construction) du réseau et de ses deux premières lignes s'est faite en forme de T, avec un croisement en un tronçon commun des deux lignes sur la portion du centre-ville (Tourneur, 2016). Cela va à l'encontre, à l'époque, des visions des cabinets d'études privilégiant une infrastructure par ligne, sur le modèle du métro, et non le partage d'une même structure par plusieurs lignes, comme c'est ici le cas (Tourneur, 2016). L'objectif était, d'une part, d'enlever les contraintes des bus (engorgement des routes, nuisances sonores) en les remplaçant par des trams en voie propre, et d'une autre part, de pouvoir relier différents points d'intérêts de la ville ensemble : la gare (éloignée à 1km de l'hypercentre), le CHU (Centre Hospitalier Universitaire), le campus universitaire et bien sûr, l'hypercentre (

Carte 2)

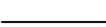
### Carte des lignes de tram et des lieux mentionnés



Source : Thibault Potet, Géoportail, SEMITAG, 2022

**Légende :**

**Description du territoire**

-  Rivières
-  Isère
-  Limites des villes
-  Grenoble
-  Nom des villes

**Lignes de tram et lieux cités**

-  Zones mentionnées
-  Arrêts mentionnés
-  Europole
-  Tracé de la ligne de tram A
-  Tracé de la ligne de tram B

**Zonage de la ville**

-  Zones montagneuses
-  Zone urbanisée
-  Zone périurbanisée

Carte 2 Lignes de tram et lieux mentionnés

À propos de la création des deux premières lignes de tram, le journaliste Gilles Peissel précise : « Lieu de convergence des deux premières lignes de tram, qui poursuivaient ainsi la politique déjà mise en œuvre avec les bus, le centre [ville] s’est peu à peu institué en cœur unique d’une grande agglomération » (Peissel, 2000, 71). Selon lui, le tram a joué un rôle de « catalyseur »,

drainant les personnes vers le centre. De la même manière, une personne travaillant à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise lui a indiqué qu'avant l'arrivée du tram, le campus était un « no man's land » et qu'il a « permis de déclencher un processus d'essaimage de l'université dans la ville ». L'arrivée du tram n'a pas eu que des conséquences en termes de déplacement : cela a créé des espaces partagés, en redessinant le réseau viaire, donnant « une image de ville plus douce, moins ségréguée » déjà à l'époque (Peissel, 2000).

Jusqu'à lors, le tram dans le bassin grenoblois a toujours eu la même fonction : celle de desservir la ville de Grenoble (et particulièrement son centre) depuis les villes qui l'entourent. La reconstruction du tram dans les années 1980 a suivi cette logique : les deux lignes construites permettent de connecter différentes centralités du territoire, tout en privilégiant l'hypercentre, où les lignes A et B roulent sur la même voie.

### **Création de nouvelles centralités**

Cette reconstruction autour du centre-ville ne va pour autant pas durer très longtemps, notamment car d'autres centralités vont émerger et que le tram ne servira alors pas qu'au centre-ville.

Ainsi, toujours dans le même article, Gilles Peissel admet qu'Echirolles fait mesure d'exception. La ville a su profiter de l'arrivée du tram via une extension de la ligne A en 1996, en développant son centre autour de celle-ci. Cela a permis aussi de relier ce centre au reste du territoire, qui jusqu'alors était séparé par la rocade sud de l'agglomération. Ici le prolongement se justifiait alors par les besoins des populations desservies, ce qui n'était pas le cas de l'extension de la ligne B en 1999. Celle-ci a servi à valoriser le nouveau quartier international de Grenoble : Europole (Peissel, 2000). L'auteur regrette, à l'époque, que cette extension de la ligne B n'aille pas jusqu'au pôle scientifique. Cette partie de la ville concentre plusieurs organismes de recherche et l'auteur souligne que « Dans une ville qui mise beaucoup sur son potentiel scientifique, cet axe aurait pourtant une signification très forte » (Peissel, 2000, 72) en reliant directement cette zone au campus par une seule et même ligne de tram. Depuis la publication de cet article, le prolongement a été réalisé.

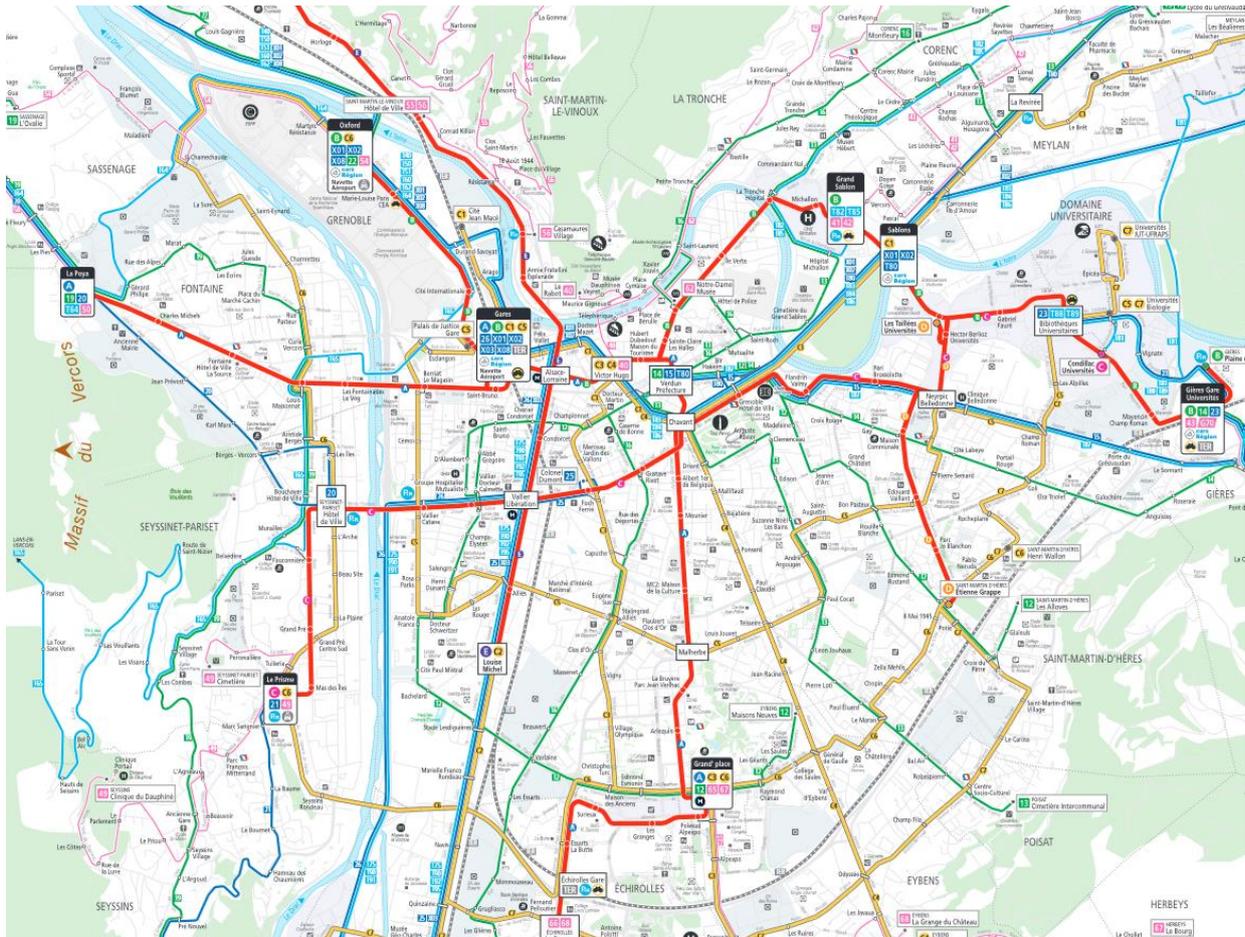
Ces éléments montrent en tout cas le début d'une logique de déconcentration du tram sur la ville. Ce tournant a été marqué par la création de la ligne C qui a remplacé un des grands boulevards de la ville (plus de 60 000 véhicules par jours avant l'arrivée du tram). « En évitant l'hypercentre, cette ligne sort de la logique radiocentrique de ses aînées, révélant un élargissement des enjeux. » (Peissel, 2000, 73). De la même manière, le projet de la ligne D avait aussi l'ambition

de recentrer une partie de la ville de Saint-Martin-d'Hères autour de cette branche (avec un succès pour le moins limité).

### **Un réseau au maillage de plus en plus fin**

Dans un autre article de la revue *Urbanisme*, les architectes et urbanistes Antoine Brès et Béatrice Mariolle racontent la logique derrière le prolongement de la ligne B sur la commune de Gières (Brès et Mariolle, 2000). Iels expliquent que la densité de population de la commune ne permettrait pas, en temps normal, d'accueillir une ligne de tram, dans la mesure où elle est trop faible. Cet agrandissement a tout de même été réalisé pour plusieurs raisons, dont notamment celle d'être une porte d'entrée et un point d'échange avec la vallée du Grésivaudan et Uriage. À cet effet, un parking relais a été construit à proximité directe de la rocade de Grenoble, et un point d'échange multimodal a été créé à la gare de Gières (point d'échange entre tram, train, bus, voitures et deux roues). Comme iels l'indiquent dans l'article, « En quittant la ville-centre et ses faubourgs historiques, le tramway change de vocation : d'irrigation des zones denses pour les usagers principalement piétons, il devient desserte des secteurs diffus pour les usagers multimodaux (en majorité des automobilistes) » (Brès et Mariolle, 2000, 74). En conséquence « L'arrivée du tram implique donc une densité accrue de mouvements, tous modes confondus. L'intensité urbaine est davantage liée ici à la multiplicité des flux qu'à la densité de surfaces bâties » (Brès et Mariolle, 2000, 74).

À cela s'ajoute le renforcement et le développement, avec les années, des lignes de bus qui complètent le réseau de tram. En effet, même si les derniers trolley bus ont été arrêtés en 1999 (SMMAG, s. d.), le réseau TAG s'est renforcé avec son réseau de bus. En 2012, la première ligne Chrono est créée et les différentes lignes ont été restructurées en différentes catégories de services (Semitag, s. d.). Les bus permettent de compléter le maillage du territoire réalisé par les trams, à la fois en passant dans les zones où le tram ne peut être implanté (par manque de place, par exemple), mais aussi en permettant de desservir des endroits où la densité de population est plus faible (et où l'implantation d'un tram ne serait pas rentable). Le bus permet une flexibilité que n'a pas le tram car il peut emprunter les routes déjà existantes et car il coûte moins cher. Cela vient aussi avec des inconvénients, comme le trafic routier (feux rouges, embouteillages...) et une capacité réduite.



Carte 3 Carte des réseaux de bus, de tram et de train desservant Grenoble, TAG, août 2022

La Carte 3 montre bien le maillage de la ville, avec les différents réseaux de bus (incluant celui de la TAG, mais aussi d'autres réseaux) et le réseau de tram (appartenant aussi à la TAG, en rouge sur la carte).

Sur le réseau TAG, il est possible de retrouver 3 catégories pour les lignes de bus :

- Chrono (7 lignes, en jaune sur la carte), qui ont une amplitude horaire allant de 5h30 à 1h00 et la fréquence de passage la plus élevée (5 à 10min en heure de pointe). Ce sont aussi les lignes qui ont les bus avec les plus grandes capacités (bus articulés notamment).
- Proximo (12 lignes, en vert et bleu foncé sur la carte), qui ont une amplitude moins grande que les Chrono (de 5h30 à 20h30) et des fréquences de passage moins élevées (7 à 15min en heure de pointe).
- Flexo (27 lignes, en rose sur la carte), qui sont des petites lignes à fréquence très faibles. Ce sont notamment ces lignes qui desservent les petites villes et villages de l'agglomération. Ces lignes sont, dans certains cas, à la demande (ou TAD, pour Transport à la Demande).

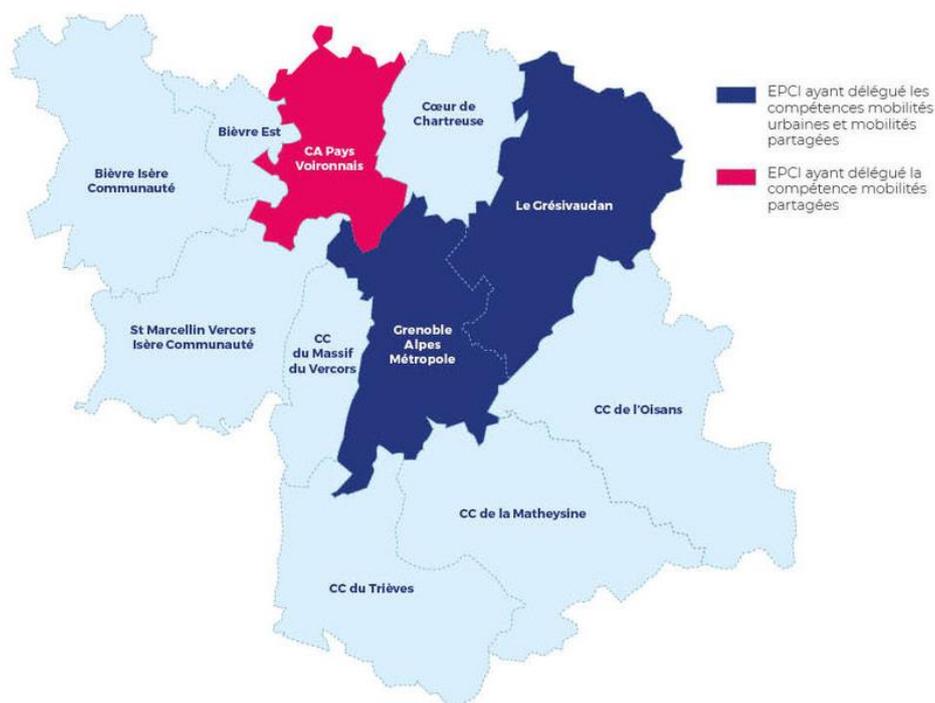
La TAG n'est pas l'unique réseau à avoir des bus circulant sur le bassin grenoblois. Même s'il s'agira de se concentrer sur ce réseau-là dans ce mémoire, notamment car il est centré sur

Grenoble et que c'est à lui qu'appartient l'exploitation des trams, il n'est pas le seul à desservir la métropole de Grenoble. Au réseau TAG s'ajoutent les transports régionaux (ex TransIsère) qui possèdent des grandes lignes desservant les villes et villages des vallées environnantes, ainsi que les transports spécifiques aux communautés de communes voisines : TouGo pour le Grésivaudan et celles spécifiques au Pays Voironnais. Cette offre est complétée par le réseau SNCF, qui propose des abonnements combinés.

Ces lignes de bus participent donc à structurer les déplacements sur le territoire grenoblois et ses environs, principalement via les transports régionaux et les lignes Chrono et Proximo. Ces bus permettent aussi d'améliorer le maillage du réseau, que ce soit en termes de connexité (nombre de personnes desservies), que de connectivité (nombre de liaisons possibles).

En 2014, le SMTC récupère les compétences des communes de l'ensemble de la métropole Grenobloise (49 communes), et s'élargit à nouveau avec l'entrée de la Communauté de Communes du Grésivaudan (qui gère le réseau Tougo sur son propre territoire) au sein du SMTC en 2019. Le SMTC change alors de nom (ses compétences dépassant largement le périmètre de la ville de Grenoble et celle du réseau TAG) en SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise).

## Périmètre géographique du SMMAG



Carte 4 Périmètre d'action et compétences du SMMAG (source : SMMAG, consultée en août 2022)

Cela confirme un tournant dans l'approche des mobilités, avec au départ, une vision concentrique du réseau (notamment avec les lignes A et B qui desservent le centre-ville), pour s'orienter petit à petit vers une approche intégrée et une vision plus large du territoire. Les différentes extensions de tram et la création de nouvelles lignes se font dans des logiques différentes des premiers tracés. Il s'agit là de faciliter les flux, de plus en plus nombreux et complexes, au sein de la métropole de Grenoble, plutôt que d'être dans une logique de desserte des lieux importants. Un exemple montrant cela est la création de la marque M (anciennement Métromobilité) par le SMMAG. Celle-ci a pour vocation de promouvoir différents types de mobilités sur tout le territoire que couvre le SMMAG. Il est ainsi possible de retrouver le tram et le bus, bien évidemment, mais aussi le vélo, le covoiturage, le train, etc.

Pour compléter cette étude du cas grenoblois, il est intéressant de se pencher sur la mise en place des différentes politiques d'égalité à Grenoble. C'est ce qui sera brièvement fait dans la partie qui suit.

### **Politique publique d'égalité à Grenoble**

En termes de politiques publiques sur les questions de genre et d'égalité, Grenoble est une ville pionnière en France. Comme l'indique Sophie Louargant : « Dans le cas de l'agglomération de Grenoble, la mobilisation locale féministe, le militantisme associatif pour lutter contre les discriminations, l'accompagnement juridique, sanitaire et social est historiquement très présent sur le territoire. Quelques exemples associatifs en sont le témoignage : Planning familial, 1961 ; l'Association des femmes élues de l'Isère, 1945 ; le Centre d'information isérois des droits des femmes, l'Observatoire isérois de la parité hommes-femmes, 1992 ; Osez le féminisme, 2013 ; Collectif inter-associations gays et lesbiennes, 1994 » (Louargant, 2015, 54). Le tissu associatif grenoblois est fourni et il a permis de porter très tôt des sujets tels que le genre.

De là, ces thématiques ont pu infuser dans les différentes collectivités, notamment au sein de Grenoble Alpes Métropole. Comme l'explique Sophie Louargant, la thématique du genre « sous la dénomination « Égalité femmes-hommes » au sein de la Communauté d'agglomération de Grenoble a été portée par une élue volontaire, Brigitte Périllé, présidente de l'Association des femmes élues de l'Isère et vice-présidente de l'agglomération de Grenoble (2003) » (Louargant, 2015, 54). Par la suite, la maison de l'égalité a été créée par la métropole, l'inscription de « mesures incitatives « pour l'égalité femmes-hommes » apparaissent dans le contrat de cohésion sociale » (Louargant, 2015, 55). Enfin, en 2007, l'agglomération signe la charte européenne pour l'égalité entre les femmes et les hommes. Celle-ci porte un certain nombre de volets d'action en faveur de l'égalité femmes/hommes pour les institutions qui la ratifie, à la fois en interne en tant qu'employeur, mais aussi en externe par les actions portées. Voici quelques domaines pour

lesquels des recommandations sont formulées par la charte : communication, représentation politique, éducation, santé... Par ailleurs, les engagements pris sont non contraignants, c'est-à-dire qu'aucune sanction n'est prévue s'ils ne sont pas respectés.

Enfin, et plus récemment, la ville de Grenoble a été qualifiée par le journal du *Figaro* comme étant un « laboratoire de l'extrême gauche », où « la pensée d'extrême gauche est entrée au conseil municipal » (Sugy, 2022). Cette dernière est alors qualifiée d'intersectionnelle et de déconstructiviste. La prise en compte d'une approche intersectionnelle, notamment par des personnes élues, est le signe que la question du genre est toujours prise en compte et qu'elle évolue. Reste à savoir si cela est aussi pensé sur la question des mobilités.

Il vient ainsi d'être vu dans ce chapitre que le réseau de transport en commun n'est pas qu'un simple réseau en tant que tel. Au-delà de sa fonction principale de mobilité pour les personnes, il pose la question de sa territorialité et de ses liens avec la ville et ses habitant.es. Considérer aussi comme des espaces publics, les transports en commun se révèlent être le lieu de rapports de domination. Ce sont des lieux régis par des codes qui n'échappent donc pas aux questions de genre.

Ces dernières, comme il l'a été montré, ont déjà fait l'objet de plusieurs travaux menés ces dernières années. La dimension genre existe partout en géographie et urbanisme et elle participe aussi des rapports de dominations, y compris dans les espaces publics, mais aussi dans les mobilités. Ces rapports genrés ne sont pourtant pas figés dans le marbre, et font même l'objet de réappropriations et de remises en question.

Enfin, il a été vu la *trame* de fond de ce mémoire, sur laquelle prennent place ces réflexions : le réseau de transport en commun à Grenoble. Il a été vu que le tram a été relancé dans les années 1980, de manière concentrique, mais avec une évolution dans la manière de le penser. Aujourd'hui, avec la multiplication et la densification des flux de passagers (et des villes de l'agglomération), le réseau est plus complexe, comprenant de nombreux nœuds.

## **Cadre de réalisation de l'étude**

S'attacher à étudier le cas grenoblois impliquait aussi de récolter des matériaux décrivant celui-ci. Ce chapitre s'attèle à expliquer quels matériaux ont pu être récoltés durant cette recherche. Il s'agira de détailler les méthodes qui ont été sélectionnées et pourquoi, ainsi que les conditions et contextes dans lesquels elles ont été mises en place.

Comme indiqué en introduction, cette recherche s'est développée en lien avec stage effectué avec Genre et Ville. Cela a, à la fois, contraint et orienté cette recherche, mais aussi, cela m'a ouvert des portes et un accès privilégié au terrain dont il s'agira de rendre compte dans cette partie. Ainsi, dans un premier temps, l'association sera présentée, de même que son intervention à Grenoble, ainsi que le cadre de la commande qui lui a été passée. Ce sont des éléments qui ont eu des conséquences sur la manière de mener le terrain (et donc sur la récolte des résultats) qui sont importants à voir.

Travailler sur les usages et perceptions des transports en commun, notamment sur des lignes de bus et de tram, impliquait à la fois d'avoir des données quantitatives pour chaque ligne (combien d'utilisateur/rices, pour quelle fréquence, quelles dynamiques générées...), mais aussi qualitatives, notamment en ce qui concerne les perceptions. Ainsi, dans un deuxième temps, il s'agira de présenter les différentes méthodes mobilisées, dont notamment celle de l'entretien qui compose la plus grande partie des matériaux récoltés. La spécificité et l'orientation de la commande passée à Genre et Ville ont laissé des points qu'il fallait éclaircir. J'ai donc ajouté une phase d'observation réalisée par mes soins, en plus de ce qui a déjà été réalisé, et il s'agira ici d'en donner plus de détails.

Enfin, toutes ces méthodes et le contexte de l'étude impliquent des questionnements sur l'éthique et la positionnalité. Ceux-ci seront alors traités dans un troisième temps.

### **Stage avec Genre et Ville**

Dans la mesure où cette recherche a été effectuée dans le cadre d'un Stage avec Genre et ville, il s'agira ici de présenter l'association et ses membres. Cela sera aussi l'occasion de présenter le travail que j'ai effectué auprès de cette structure, mais surtout, de présenter la mission sur laquelle j'ai travaillé. Celle-ci faisant suite à une commande effectuée auprès de Genre et Ville, dont il s'agira de donner quelques détails concernant le contexte et sa mise en œuvre.

### **Présentation de Genre et Ville**

Genre et Ville est une association nationale travaillant sur les questions de genre (mais pas uniquement) en urbanisme. Elle a été fondée par Chris Blache (anthropologue urbaine) et Pascale

Lapalud (urbaniste et designeuse) et elle est décrite comme étant un « think and do tank » par ses fondatrices. L'association a pour objectif de réfléchir aux questions de genre en urbanisme, mais aussi d'agir et de proposer des solutions concrètes pour aller vers plus d'égalité et d'inclusivité. Le but n'est ainsi pas uniquement de produire du savoir ou de seulement agir, mais bien de croiser connaissances et savoir-faire dans plusieurs domaines et thématiques : urbanisme, architecture, mobilités... Le travail principal de l'association est ainsi de l'ordre de l'intervention urbaine et l'approche portée par ses membres est pluridisciplinaire (Genre et Ville, s. d.).

L'association a aussi travaillé avec divers acteur/rices : ville de Paris, HCE, fondation des femmes, CGET... Et ses membres sont régulièrement en contact avec des chercheur/euses sur ces thématiques, leur permettant de faire des liens entre les connaissances scientifiques et leur mise en œuvre.

J'ai pu intégrer Genre et Ville pour mon stage en ayant répondu à une annonce qui m'a été transmise. Celle-ci concernait le projet sur Grenoble, mais j'ai fait la demande d'être prolongé et de pouvoir aussi travailler sur d'autres projets. J'ai ainsi pu travailler sur un autre projet de l'association mène à Saint-Nazaire. Celui-ci ne porte pas directement sur les thématiques traitées dans ce mémoire et les données et informations concernant ce terrain ne seront pas utilisées ici. J'ai travaillé à temps partiel (60 %) sur un peu plus de 5 mois, mon travail étant plutôt orienté sur la réalisation du terrain et le traitement des données récoltées.

À titre personnel, un de mes objectifs était d'acquérir plus d'expérience, notamment sur le terrain, dans un domaine dans lequel je souhaite travailler. Le terrain est une partie que j'affectionne particulièrement, notamment car il me permet de rencontrer d'autres personnes, que ce soit des acteur/rices avec qui travailler, ou des personnes concernées par nos actions. C'est un aspect qui me paraît essentiel car je ne m'imagine pas travailler sans les personnes déjà mobilisées et/ou concernées. Ce stage m'a effectivement permis de gagner en expérience. Un autre élément, auquel je ne m'attendais pas, est que j'ai aussi pu redécouvrir la ville de Grenoble sous un nouveau jour. Le terrain m'a amené à me rendre dans des lieux que je n'avais jusqu'alors pas pris le temps d'explorer, et les discussions sur le terrain ont permis d'enrichir cette expérience.

## **Étude commandée à Genre et Ville**

Le stage à Grenoble est intervenu dans le cadre d'une commande passée à Genre et Ville. Il s'agira ici d'expliquer brièvement les enjeux liés à cette commande.

Genre et Ville est intervenue à Grenoble pour réaliser une enquête sur les transports en commun de l'agglomération de Grenoble. L'objectif était de se concentrer sur les lignes du réseau TAG, mais sans exclure les transports régionaux (notamment les bus, ex-lignes « TransIsère »), les mobilités douces (comme le vélo) et les TER (Trains Express Régionaux). Cette étude entre dans

le cadre d'un projet européen dont Genre et Ville fait partie, ainsi que sur commande d'autres acteurs privés ou publics (pour des raisons de confidentialité, il n'est pas possible de donner plus d'informations concernant ces derniers et le flou est volontairement entretenu).

Pour ce projet, Genre et Ville a travaillé avec Sylvie Laroche, architecte au laboratoire AAU – CRESSON à Grenoble, qui travaille notamment sur la question du sensible dans la mutation des espaces urbains. C'est elle qui a coordonné le travail sur place, Chris Blache faisant principalement le suivi et le pilotage à distance, et c'est avec cette première que j'ai été le plus en contact pour ce projet.

L'objectif de cette commande était de faire un état des lieux sur les mobilités genrées à Grenoble. Cela s'est fait, d'une part, à travers la question des ambiances dans les transports en commun, au niveau des abris de tram et de bus, ainsi qu'à leurs alentours, notamment avec les apports de Sylvie Laroche. À travers cette notion d'ambiance, l'idée était de travailler aussi sur le ressenti des utilisateur/rices des transports à Grenoble, en comprenant la question du sentiment de sécurité. D'autre part, l'idée était aussi d'observer les dynamiques en place : qui se déplace, avec qui, pour aller où, dans quel but, à quel moment de la journée... Et de récolter des données sur les habitudes en termes de mobilités des Grenoblois.es.

Bien entendu, aux vues des activités de de Genre et Ville, l'objectif était d'étudier ces questions par le prisme du genre et, dans la mesure du possible, avec une approche intersectionnelle. La question du sentiment de sécurité et de l'aisance dans les transports varie en fonction de nos caractéristiques sociales (Lieber, 2011), et il s'agissait de réaliser l'étude par le prisme de celles-ci. De plus, les femmes étant celles qui réalisent des tâches de *care*, il était important d'en rendre compte à travers la question des mobilités dans cette étude.

Néanmoins, les modalités de collecte des données et les méthodes choisies ont rendu difficile la mise en place d'une démarche intersectionnelle dans le cadre de cette étude en particulier. Il est difficile de récolter des données sur la race, la sexualité ou le handicap, notamment lors de micro-entretiens d'une dizaine de minutes comme cela a été le cas ici, en vue des précotations à prendre pour le faire. À cela s'ajoute le traitement en lui-même des données. Ces dernières ayant fait l'objet d'une analyse univariée (statistiques descriptives), des ajustements ont dû être mis en place, effaçant par-là, certaines particularités. Ces éléments seront détaillés dans la partie suivante qui sera dédiée aux méthodologies.

Dans tous les cas, cela a permis d'avoir une ouverture, notamment sur la question des ambiances (et par extension des représentations, lorsque la question a été posée) et des habitudes et usages du réseau TAG. Cette double orientation et cet accès au terrain est ce qui a orienté le sujet de ce mémoire et ce qui en a permis l'élaboration. En revanche, cela n'a pas eu que des

avantages, notamment sur des objectifs qui diffèrent (entre ceux du commanditaire, ceux de Genre et Ville et les miens), mais aussi sur les méthodologies qui étaient choisies dès le début, la sélection des arrêts, les approches mises en place (avec l'approche intersectionnelle qui est restée difficile à déployée) ... Tous ces éléments de contextualisation et de cadrage in situ sont aussi à prendre à compte pour ce mémoire, et la partie suivante y est dédiée.

## **Cadre de réalisation de l'étude**

Afin de comprendre d'où viennent les résultats présentés plus loin dans ces pages, il est important de recontextualiser l'enquête qui a permis de les obtenir. Il s'agira ici de présenter les différentes temporalités de l'enquête, le terrain effectué, ainsi que de présenter l'équipe qui a travaillé dessus. Étant arrivé en cours de route sur le projet, il me sera difficile d'expliquer précisément les étapes de préparation de l'enquête.

L'enquête consistait principalement à se rendre à différents arrêts de bus et de tram sélectionnés par les commanditaires et Genre et Ville et d'y réaliser plusieurs protocoles, eux aussi décidés en amont. La réalisation de l'enquête s'est faite durant les mois de janvier et février 2022.

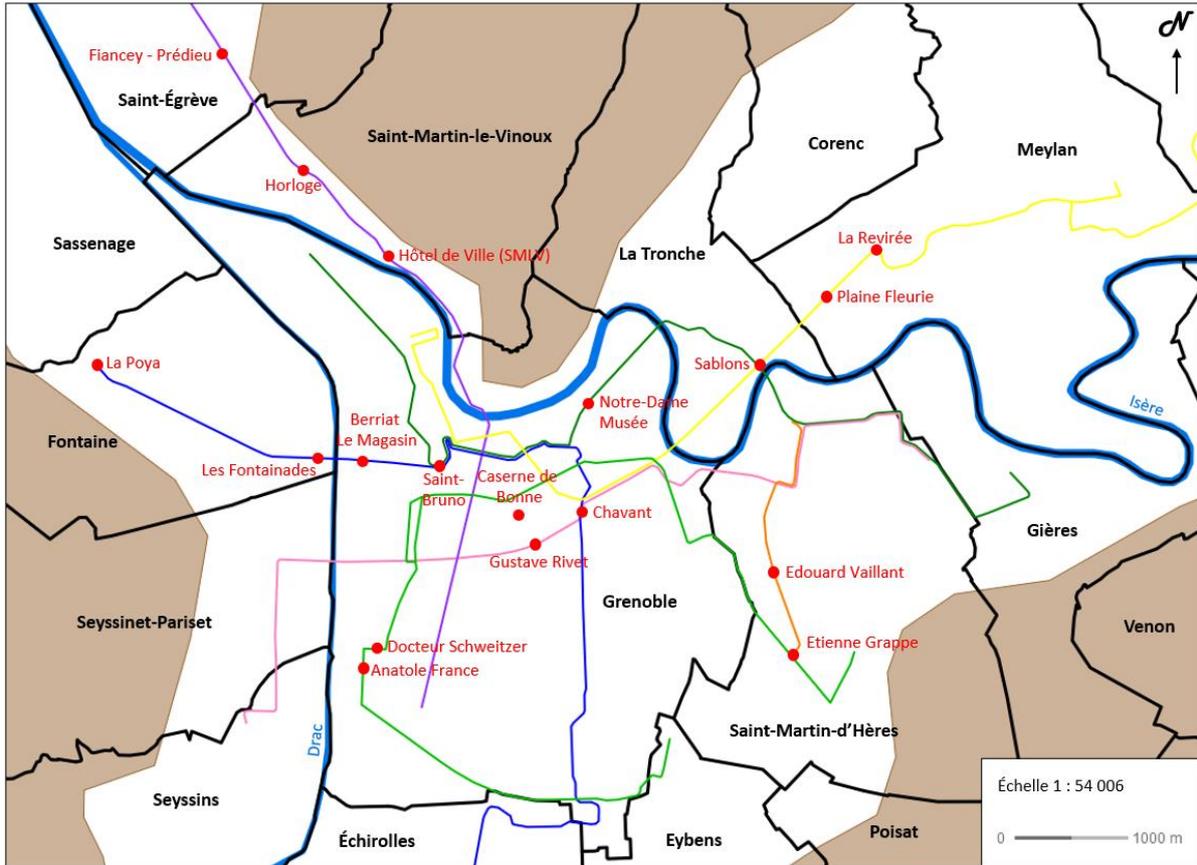
Une vingtaine d'arrêts ont été enquêtés, réparties en 5 secteurs « géographiques » dont la répartition se trouve ci-dessous. Le terme « géographique » est ici difficile à utiliser, car certains secteurs ont été caractérisés par leur localisation géographique, tandis que d'autres ont plutôt été caractérisés par leur composition. Ainsi un secteur était nommé par le fait de se trouver en majorité sur le territoire d'un QPV (secteur Quartier Prioritaire), tandis qu'un autre l'a été par sa position géographique par rapport à Grenoble (Nord-Est). La précision géographique est même parfois approximative. Il m'a été impossible de savoir par qui et comment ont été nommés ces secteurs. La confusion est telle que le nom des secteurs pouvait changer au cours des discussions. De plus, certains secteurs sont de tailles différentes : le plus gros secteur comprend 6 arrêts, lorsque le plus petit n'en a que 2. Dans tous les cas, ce n'est pas l'analyse par secteur géographique qui sera ici importante. Les noms de ces secteurs ne seront donc pas changés et ils ne serviront que très peu dans les pages de ce mémoire.

Dans la mesure où il s'agit ici de se concentrer sur le réseau TAG et ses lignes de bus et de tram, seules les lignes desservies par plusieurs arrêts seront ici considérées. Ainsi, la carte ci-dessous ne présente que les lignes qui seront mentionnées et étudiées, car étant celles sur lesquelles il y a le plus de données. Ce sont les 5 lignes de tram du réseau qui seront concernées (lignes A, B, C, D et E), ainsi que les lignes de bus C1 (de catégorie Chrono) et 12 (de catégorie Proximo), pour un total de 18 arrêts enquêtés. En voici la répartition par secteur, avec leur localisation (Carte 5) :

- **Centre-ville**, le plus gros secteur, avec les arrêts Berriat – Le Magasin, Caserne de Bonne, Chavant, Gustave Rivet, Notre-Dame Musée et Saint-Bruno. Les lignes qui ont été étudiées et qui passent dans ce secteur sont les lignes de tram A, B et C, ainsi que la ligne de bus 12
- **Nord-Est**, avec les arrêts la Revirée, Plaine Fleurie et Sablons, couvrant la ligne de bus C1
- **Nord-Ouest**, avec les arrêts Anatole France, Dr Schweitzer, la Poya et les Fontainades, avec la ligne de tram A et la ligne de bus 12 de concernées
- **Quartier Prioritaire**, avec les arrêts Edouard Vaillant et Etienne Grappe, couvrant la ligne de tram D et la ligne de bus 12
- **Quartier de veille active**, avec les arrêts Fiancey - Prédieu, Horloge et Hôtel de Ville (Saint-Martin-le-Vinoux), couvrant la ligne de tram E

Enfin, une partie de l'étude a aussi été réalisée sur la commune de Vizille, à quelques kilomètres au sud de Grenoble. L'objectif était d'inclure un territoire péri-urbain dans l'étude qui soit toujours dans le périmètre du réseau TAG. Trois arrêts ont été étudiés, mais dans des conditions largement différentes des autres, notamment car la fréquence des bus était très grande (jusqu'à un bus toutes les deux heures). Très peu de données ont pu être récoltées à Vizille avec les mêmes méthodologies déployées qu'en centre-ville. Ainsi, seul le focus group réalisé là-bas pourra être mobilisé.

### Carte des arrêts de tram et de bus enquêtés, ainsi que les lignes TAG concernées



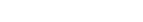
Source : Thibault Potet, Géoportail, SEMITAG, 2022

#### Légende :

##### Description du territoire

	Rivières
	Nom des rivières
	Limites des villes
	Nom des villes
	Zones montagneuses

##### Arrêts enquêtés et lignes TAG les desservant

	Arrêts enquêtés
	Nom des arrêts enquêtés
	Tracé de la ligne de tram A
	Tracé de la ligne de tram B
	Tracé de la ligne de tram C
	Tracé de la ligne de tram D
	Tracé de la ligne de tram E
	Tracé de la ligne de bus C1
	Tracé de la ligne de bus 12

Carte 5 Arrêts enquêtés et lignes du réseau TAG étudiées

## Précisions sur les rythmes de travail

Les sessions étaient organisées des binômes qui étaient en charge de la réalisation des différents protocoles, avec pour objectif d'en réaliser au moins un de chaque. Dans l'ensemble, cela a été respecté par tous les groupes et pour la plupart des sessions. Le protocole qui a été le moins réalisé a été le comptage car celui-ci est le seul qui n'a pas été effectué à chaque session. C'est le cas aussi des trames croisées (méthodes détaillées plus tard), mais qui n'ont volontairement été introduites qu'à partir de la deuxième moitié de l'enquête. Les conditions de réalisation et de passation étaient globalement bonnes, même si le froid hivernal n'était pas toujours agréable et que l'amplitude horaire des enquêtes n'était pas toujours pratique. Sur les 4 heures d'une session, une pause d'une trentaine de minutes était généralement prise, souvent à l'intérieur d'un café ou d'une galerie marchande, faisant donc disparaître l'enquêteur/riche de son terrain le temps de celle-ci.

Différents créneaux horaires ont été couverts afin de varier les moments de la journée qui ont été étudiés. De même, l'enquête a été réalisée sur différents jours de la semaine. Ainsi, chaque arrêt a été enquêté au moins 2 fois (à l'exception des arrêts Sablons et Docteur Schweitzer), une fois en semaine, une autre en week-end, et une fois en journée, une autre soit tôt le matin, soit tard le soir. Les créneaux possibles de réalisation du terrain étaient soit de 7h-11h, 11h-15h, 18h30-22h30 en semaine, soit de 8h-12h, 11h-15h durant le week-end. Il est tout de fois à noter que dans certains cas, la session d'enquête a pu être écourtée, principalement le soir car certaines équipes ne croisaient plus aucune personne passée une certaine heure.

Le groupe en charge de réaliser les enquêtes était composé de Sylvie Laroche, qui pilotait sur place l'enquête, ainsi qu'un groupe de 7 étudiant.es dont je faisais partie. Nous étions issu.es de parcours en géographie, urbanisme ou architecture, et à des niveaux et expériences différentes : licence ou master, avec pour certain.es, aucune expérience en passation de questionnaire. Tout le groupe étudiant était en stage pour la durée du terrain uniquement, à l'exception de moi qui avais fait la demande de travailler sur une période plus longue. Chris Blache faisait, quant à elle, le suivi à distance et était très facilement joignable en cas de problème ou de question. Un planning avait été réalisé, nous mettant par groupe de 2 afin de couvrir tous les arrêts enquêtés. Sylvie Laroche et moi-même avions un rôle un peu particulier dans le sens où nous avons réalisé moins de sessions que les autres, mais nous venions toujours en renfort, à un moment donné, sur les sessions des autres, notamment pour faire le point avec les personnes sur place et afin de débriefer la session en cours.

À chaque fin de séance, les groupes écrivaient un petit résumé de ce qui avait pu être réalisé, en ajoutant leurs potentielles observations qui ne rentraient dans aucun protocole, ainsi que leur impression du terrain étudié (comment étaient les personnes rencontrées, y'a-t-il eu du monde, un

événement particulier qui s'est passé ce jour-là...). Dans les jours qui suivaient, l'ensemble des données récoltées et le compte-rendu de séance étaient mis, par les enquêteur/rices, sur un drive partagé.

L'organisation a été mise en place en amont, et une après-midi de lancement a été prévue, en présence de Chris Blache et Sylvie Laroche. Cette demi-journée nous a notamment permis, en plus d'avoir les détails sur l'étude, de tester les différents protocoles à un arrêt de bus. Nous avons ainsi commencé à nous approprier ces méthodes, en plus de voir comme il était possible de s'organiser pour mener une séance sur le terrain. À la fin de l'étude, nous avons aussi refait un temps d'échange avec tout le monde, nous permettant de discuter collectivement du travail réalisé.

Concernant les méthodes, celles-ci seront détaillées dans la partie qui suit.

## **Méthodes et matériaux**

L'objectif de cette partie est de détailler les différents protocoles qui ont été déployés pendant le terrain, d'en expliquer la mise en place et la passation. Cela sera aussi l'occasion de se demander pourquoi ces méthodes ont été sélectionnées et dans quel but. Un troisième objectif est aussi d'expliquer la manière dont les matériaux ainsi récoltés ont été traités, notamment ceux utilisés ici pour ce mémoire.

Comme cela l'a été signalé plus tôt, ces méthodologies ont été déployées dans le cadre d'une commande passée à Genre et Ville, et elles étaient donc adaptées à celle-ci. Elles n'ont pas été mises en place pour le mémoire et la question des objectifs qui diffèrent entre la commande et le mémoire se pose. Même si ce mémoire s'est en partie orienté en fonction de ce qui a pu être fait sur le terrain, cette partie sera l'occasion de discuter et d'explicitier ces points d'achoppement. Un écart existe entre ce qui a été réalisé dans le cadre de la commande et ce qui est ici utilisé, et il s'agit d'en rendre compte. Cet écart a aussi posé la question de déployer d'autres méthodologies pour compléter ce premier jeu de données. Cet élément en particulier aura sa partie dédiée dans la suite de ce chapitre.

Enfin, en plus de traiter des objectifs, de la récolte et des conditions de récolte des matériaux, cette partie servira aussi à présenter la manière dont les résultats ont été traités.

### **Méthode principale : le (micro)entretien**

Parmi toutes les méthodologies qui vont être présentées, celle de l'entretien est celle qui a mobilisé le plus de temps sur le terrain et celle qui a été la plus utilisée dans les résultats qui seront présentés ici. Ces entretiens ont été réalisés aux arrêts de tram et de bus enquêtés, notamment afin de pouvoir discuter des habitudes et perceptions des enquêtés.

Ces entretiens étaient conçus pour être relativement courts (une dizaine de minute maximum) afin de pouvoir être passés en entier auprès de personnes qui n'ont que les quelques

minutes d'attente à un arrêt à consacrer à ce type d'exercice. En effet, la fréquence de passage des transports à Grenoble peut aller de 5 à 15 min, et envisager des temps d'entretiens plus longs n'aurait pas permis d'avoir des passations complètes. Dès lors, il s'agit plutôt de parler de micro-entretien que d'entretien qui, pour ce dernier, est plutôt connoté dans le sens « entretien semi-directif ».

Le questionnaire (Annexe 1) traitait de différents éléments. Tout d'abord les habitudes d'usage des enquêtés : quels transports sont utilisés, quelles lignes, le but/l'objectif du déplacement actuel, ceux des déplacements quotidiens, quelle fréquence d'usage, la personne est-elle régulièrement chargée, avec qui se déplace-t-elle... Ensuite, une autre partie du questionnaire portait sur les ambiances et perceptions, aussi bien dans le transport (bus ou tram), qu'au niveau des arrêts, pendant l'attente, ou bien sur le trajet jusqu'à l'arrêt de bus/tram. Les questions étaient directement liées au vécu des personnes : « comment vous sentez-vous à tel endroit ? » ou « que pensez-vous de tel endroit ? ». Une autre partie concernait les violences sexistes et sexuelles, notamment si les personnes en avaient subies ou vues, dans quel(s) condition(s) et cadre(s) (où ? quel moment de la journée ? quelle fréquence si cela s'est produit plusieurs fois...). Cela était aussi l'occasion de récolter des récits si les enquêtés souhaitaient en partager. Enfin, le questionnaire se terminait par des éléments biographiques : profession, âge, genre...

Notre objectif était d'interroger plus de femmes que d'hommes, avec, dans la mesure du possible, un ratio de 2/3. Cette décision a été prise car ce sont les femmes qui subissent le plus, et de manière systémique, de violences dans les transports, en plus d'avoir leurs mobilités modifiées à causes de rapports genrés. De manière générale, cela a pu être mis en place, mais pas nécessairement à chaque station. En effet, certains arrêts étaient plutôt déserts, et il a donc été préféré d'interroger n'importe quelle personne croisée plutôt que de se restreindre et de prendre le risque de « faire chou blanc ». Nous avons aussi essayé de construire un échantillon représentatif sur la base de l'âge. Cet objectif a été partiellement atteint, dans la mesure où la tranche 30-50 ans est moins représentée que par rapport aux statistiques sur les usagers du réseau TAG.

Les entretiens étaient passés par deux : une des personnes du binôme posait les questions et entretenait la conversation, pendant que l'autre prenait les réponses en note. En effet, il n'a jamais été envisagé d'enregistrer ces micro-entretiens et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, les conditions des entretiens étaient parfois difficiles, notamment avec beaucoup de bruits : soit en extérieur, soit dans les tram/bus. Ensuite, négocier les consentements et faire remplir un formulaire de consentement aurait allongé la durée des entretiens alors que ceux-ci ne pouvaient pas être plus longs. Enfin, la durée totale de l'enquête ne permettait pas de dégager le temps nécessaire à toutes les retranscriptions. Ainsi, les réponses aux questions étaient notées sur papier, puis compilées en

ligne par l'ensemble des enquêteur/rices. Bien évidemment, la personne en charge de noter les réponses pouvait aussi relever des verbatims, des éléments complémentaires, des gestes, etc. qui ont aussi pu être compilé et pris en compte dans le traitement des données.

Les premières passations ont été les plus compliquées dans le sens où les enquêteur/rices ne connaissaient pas la grille et où certaines questions redondantes coexistaient. Il s'agissait notamment des questions qui portaient sur les ambiances, à la fois du trajet jusqu'à l'arrêt, que à l'arrêt lui-même, dans le tram/bus emprunté le jour de la passation et dans le tram de manière générale. Cette redondance désarmaient généralement les enquêté.es, ou bien les menait à donner la même réponse pour chacune des questions, sans pouvoir détailler ou nuancer. Il a donc été décidé, au bout de quelques séances, d'en enlever certaines et d'en regrouper d'autres, permettant une meilleure passation et raccourcissant le temps de l'entretien. De plus, la décision a été prise de, dans le cas où le questionnaire ne pouvait être terminé car un bus/tram arrivait et que l'enquêté.e souhaitait monter à bord, de demander à les accompagner afin de terminer l'entretien. Dans les cas où la personne acceptait, et où le transport emprunté n'était pas saturé, nous les avons donc accompagné.es jusqu'à ce que le questionnaire soit terminé, avant de reprendre la même ligne pour retourner à l'arrêt enquêté et reprendre la séance.

Le traitement de ces entretiens était l'une de mes tâches pendant le stage. La première partie consistait à uniformiser les réponses pour pouvoir les traiter. Aucun dictionnaire statistique n'a été créé car ce n'était pas nécessaire (j'étais le seul à travailler dessus), mais aussi car l'uniformisation s'est faite au fur et à mesure et que l'idée de créer un dictionnaire ne m'est venue que tardivement, une fois le travail déjà commencé. L'uniformisation consistait à revoir les réponses aux questions en reformulant (notamment pour le traitement des majuscules et accents par les tableurs), la classification des répondant.es en CSP (catégorie socioprofessionnelle) selon leur profession (mais qui reste critiquable car dépendant de mon appréciation des réponses), et la reformulation de réponses fermées (c'est-à-dire que la réponse formulée est assez courte et que le choix de réponses est réduit). Par exemple, à la question « prenez-vous d'autres moyens de transports ? » certain.es enquêteur/rices entraient la phrase prononcée par l'enquêté.e « je prends aussi le vélo » et d'autres juste la réponse « vélo ». Ici le choix a été fait de garder la réponse la plus courte, étant plus simple à utiliser pour le traitement par un tableur.

Par la suite, j'ai mis en place une analyse univariée des réponses fermées, par secteur et par genre des enquêté.es. Au total, ce sont 274 entretiens qui ont été menés, dont 169 avec des femmes, 101 avec des hommes et 4 avec des personnes non-binaires. Cela a permis de produire des statistiques descriptives par secteur étudié (le nombre de réponses pour un même arrêt n'étant pas suffisant pour en établir des statistiques), notamment sur les raisons des déplacements, si le

déplacement était effectué avec quelqu'un, si la personne était régulièrement chargée et sur les autres moyens de transports utilisés.

À cela s'ajoute une analyse des réponses ouvertes (c'est-à-dire que l'enquêté.es pouvait répondre librement, sans avoir de choix ou sans avoir à répondre par oui ou non), qui est plutôt orientée sur du qualitatif. Cela consiste notamment à regrouper, pour chaque arrêt enquêté et par genre des enquêté.es, les verbatims ayant le même sens, les réponses indiquant un même sentiment ou faisant les mêmes constats, notamment sur les mots qui reviennent le plus. C'est ce travail qui a permis d'établir comment sont perçus les arrêts et les transports en commun étudiés, mais aussi comment les personnes perçoivent leur trajet sur le réseau TAG. Il est à noter que certaines réponses étaient suggérées par les enquêteur/rices, notamment lorsque les enquêté.es ne comprenaient pas la question ou qu'ils demandaient des précisions. Ainsi, les réponses telles que « serein.e », « détendu.e » ont pu ressortir plus fréquemment car étant suggérés dans le questionnaire (Annexe 1).

Ces deux types d'analyses ont permis pour l'étude de proposer une analyse sectorielle, via les statistiques descriptives, qui sera peu reprise ici. En revanche, il est possible de recompiler ces réponses pour avoir des statistiques par lignes. L'analyse qualitative a, quant à elle, permis de caractériser chacun des arrêts à travers les perceptions des usager.es.

### **Des temps d'observation pendant l'enquête : Observations générales, chronotopes et comptages**

Chaque séance était aussi composée d'autres temps où d'autres méthodologies étaient mises en place, celles-ci ne nécessitant pas la présence active d'enquêté.es.

Parmi ces méthodologies se trouvaient les observations. Comme il l'a déjà été indiqué, à la fin de chaque séance, un temps était pris collectivement pour débriefer de ce qui avait été vu et perçu par les enquêteur/rice pendant les 4 heures de présence sur le terrain. Là, aucune grille d'observation n'était établie et il s'agissait juste de rendre compte de différents événements qui auraient pu se produire et modifier les passations, de choses vues ou entendues à certains endroits et pas à d'autres, de ressentis des enquêteur/rice, des éléments de contexte... En somme, tout ce qui pouvait être utile à l'enquête selon les enquêteur/rice du jour, en plus de permettre de faire un bilan sur la session qui venait d'être réalisée. Ces bilans ont notamment permis d'enrichir l'étude qualitative des questionnaires.

À cela s'ajoute une autre méthode d'observation qui a été mobilisée : le chronotope. Il s'agit, de se poser, pendant un temps donné, et d'écrire une phrase par minute qui s'écoule. Ces phrases doivent décrire ce qui est vu, entendu, senti, ressenti par l'observateur/rice. Dans le cas de notre étude, nous avons régulièrement mis place ces chronotopes, notamment pour se créer des petites

pauses entre les entretiens ou lorsqu'un creux en termes d'activité était ressenti. Ainsi, plusieurs chronotopes ont pu être réalisés au cours d'une même session. Étant généralement 2 à faire le chronotope en même temps, nous avons mis en place un fonctionnement similaire : chaque enquêteur/rice se place à des coins opposés de l'arrêt/du lieu enquêté et commencent leur récit en même temps. Certains arrêts, comme celui de Plaine Fleurie, sont grands et les abribus sont espacés de quelques dizaines de mètres, il s'agissait ainsi de couvrir un maximum l'espace. Pendant 10 minutes, chacun.e va écrire une phrase par minute qui s'écoule, et ensuite, au bout des 10 minutes, un temps est pris pour lire les deux chronotopes et ainsi constater les éléments qui ressortent ou qui divergent parmi les deux observations. Ces chronotopes avaient notamment l'avantage de mettre en avant nos perceptions d'enquêteur/rices, ainsi que nos sensibilités et nos éventuels biais. Là aussi, ces observations ont permis d'alimenter la partie qualitative, mais en proposant un point de vue différent de celui des enquêtés.

Une dernière méthodologie d'observation mobilisée était celle du comptage. L'objectif ici était de compter les différentes personnes qui traversent l'espace étudié, selon plusieurs critères : genre, l'âge, quelle activité est en train d'être réalisée, si la personne est seule ou non (Annexe 2). L'objectif était ainsi d'obtenir des chiffres sur qui fréquente les arrêts, à quel moment de la journée et selon quels facteurs météorologiques.

Bien évidemment, ces comptages se font sur la base des observations des enquêteur/rices et les éventuels biais qui vont avec. Ainsi, déterminer le genre d'une personne simplement par son apparence implique de se baser sur le jugement de l'enquêteur/rice. Cela peut fausser les résultats, en plus d'invisibiliser certaines catégories de personnes en cas de fausse interprétation. D'un autre côté, il paraissait difficile de demander à chaque personne croisée son genre : les arrêts étaient parfois très grands, certains brassaient beaucoup de monde, pour d'autres les personnes se déplaçaient rapidement (comme les cyclistes). Ainsi, même à deux enquêteur/rices présentes sur place, réaliser le comptage par simple observation était la meilleure solution pour couvrir tout l'arrêt. Comme pour les entretiens, les comptages étaient réalisés à deux, l'un.e des enquêteur/rices relevait le genre des personnes, leur âge et si elles étaient accompagnées ou non, tandis que l'autre relevait plutôt le genre, l'âge et les activités réalisées. Plusieurs comptages pouvaient être réalisés lors d'une même session et chacun d'entre eux duraient généralement 10 minutes.

Ces résultats étaient ensuite compilés en ligne par les enquêteur/rices. Les comptages n'ont, à certaines sessions, pas été réalisés (manque de temps, aucune personne présente, oubli des enquêteur/rices...). Des disparités existent entre arrêts : certains ont pu avoir 3 comptages lors d'une même session lorsque d'autre n'en ont jamais eu. Ainsi, les comptages ne seront ici que très peu mobilisés.

## Trame croisée

Une autre méthodologie déployée pendant l'étude est la trame croisée. Elle consiste à déployer, au niveau des arrêts enquêtés, un grand papier, de mettre à disposition des stylos et crayons, et d'inviter les personnes (usager.es, passant.es) à écrire et dessiner librement dessus. La trame croisée a commencé à être déployée à partir de la seconde moitié de l'enquête et sur certains arrêts uniquement. Une personne venait généralement en plus en renfort aux deux enquêteur/rices déjà présent.es, afin d'effectuer un travail de médiation avec les personnes présentes aux arrêts. Cela pouvait consister à guider les personnes, leur poser des questions, les inviter à écrire ou dessiner, ou bien à noter à leur place lorsqu'iels ne souhaitaient pas le faire directement.

Généralement, une question était écrite au début de la session sur le papier. C'était une question ouverte du type « qu'est-ce que je fais quand j'attends le tram ? » ou bien « comment je me sens quand j'attends le bus ? », avec un schéma de l'arrêt, pour permettre aux enquêté.es de se repérer et de se placer à leur convenance. Une fois le papier complété, celui-ci était remplacé par un nouveau, jusqu'à la fin de la séance. Il a été fait en sorte que les personnes répondant à l'entretien ne participent pas à la trame croisée, ou du moins, qu'elles y indiquent des éléments qui n'ont pas été évoqués ou détaillés pendant le micro-entretien.

À certains moments, le papier pouvait être laissé sans surveillance, notamment lorsqu'il était déployé quand il n'y avait que deux enquêteur/ric.e et lorsque les entretiens se poursuivaient dans les transports. Dans ces cas-là, un stylo était laissé accroché et une photo était prise avant de partir, afin de garder une trace en cas de dégradation pendant notre absence. Dans tous les cas, à la fin de la séance, une photo était prise de chaque trame croisée réalisée. Les photos étaient ensuite déposées en lignes par les enquêteur/ric.es. Les réponses ont été traitées de la même manière que pour la partie qualitative de l'entretien : pour chaque arrêt, les réponses similaires étaient regroupées par catégories.

Ici l'objectif était aussi de récolter des éléments plus qualitatifs, mais surtout, de permettre aux enquêté.es de s'exprimer via d'autres formats et de créer des discussions. En effet, là où l'entretien est très formel et guidé par une grille, la trame croisée permet de créer des discussions en fonction de ce qui se passe : des interactions entre plusieurs voyageur/euses, des éléments non discutés en entretien. Le tout est renforcé par le côté graphique et visuel de la grande feuille blanche (ou non, en fonction du moment où les personnes participent). Les trames croisées ont servi à alimenter tout l'aspect qualitatif de l'étude, permettant d'ajouter des éléments concernant les perceptions des arrêts de bus et de tram.

## **Quelques semaines après le terrain, réalisation de focus group**

Enfin, une dernière méthodologie qui a été mobilisée quelques semaines après l'enquête de terrain est le focus group. Trois ateliers ont été mis en place afin de discuter collectivement avec des usager.es et habitant.es de l'agglomération grenobloise de leurs perceptions et usages des transports en commun. Un des principaux objectifs était notamment de pouvoir approfondir certaines thématiques abordées dans l'enquête de terrain, en créant des discussions avec différents groupes de personnes.

Les focus group ont été menés par Chris Blache, avec mon aide et parfois la présence d'une représentante du commanditaire. Deux des focus groupe ont été réalisés à la maison de l'égalité à Echirrolles, et les participant.es ont été trouvés grâce à un prestataire privé. Nous avons essayé de recontacter des personnes ayant participé à l'enquête, en plus d'avoir contacté des associations locales, afin de créer nous-même des focus group. Néanmoins, cela n'a pas pu se faire, principalement par contrainte de temps et manque de contact. L'option d'un prestataire privé a donc été privilégiée. Cela impliquait alors de payer les personnes participant aux focus group organisés avec ce prestataire, posant, sous un angle différent, la question du don et du contre-don. Dans tous les cas, la sélection des participant.es (sur la base de leur usage du réseau et de leur lieu d'habitation) s'est faite en lien avec Genre et Ville, pour correspondre au mieux aux attentes et répondre à un maximum de critères.

Le premier de ces groupes était composé de personnes habitant toutes à Grenoble ou dans une ville limitrophe. L'usage des transports en commun à Grenoble des participant.es était très hétérogène : certain.es en avaient un usage quotidien, tandis que pour d'autres cela était occasionnel. Le groupe était composé en majorité de femmes. Sur les neuf personnes ayant participé, seules deux étaient des hommes. Cela s'explique par la volonté de garder la même logique de sélection que pour les micro-entretiens : prendre en compte toutes les voix, mais se pencher plus particulièrement sur celles qui ne sont pas en position de dominance.

Le deuxième focus group était composé quant à lui de personnes vivant à une plus grande distance de Grenoble que le groupe précédent. Mêmes si des participant.es vivaient dans l'agglomération grenobloise, certain.es étaient originaires du Grésivaudan ou bien de Voiron. Néanmoins, ces participant.es étaient amenés à venir régulièrement à Grenoble, que ce soit pour des motifs privés ou professionnels. Comme le groupe précédent, il y avait plus de femmes que d'hommes, toujours selon la même logique. Ce groupe-ci avait aussi la particularité d'être composé de personnes n'utilisant que très rarement les transports en commun. Ainsi les discussions ont plus porté sur les ouï-dire et sur l'imaginaire des participant.es que sur une réelle expérience des transports en commun.

Le troisième focus group a, quant à lui, été organisé différemment. Pour celui-ci, il n'y a pas eu besoin de passer par un prestataire privé et Genre et Ville s'est rapproché d'une association pour l'organiser. Ce focus group a été organisé à Vizille, avec les membres de l'association contactée. Lors de ce focus group, il n'y avait que des femmes et une personne non binaire. Quelques jeunes étaient présent.es (trois personnes), sinon, le reste du groupe était relativement âgé (plus de 50 ans).

Les questions posées pendant les focus group étaient les mêmes, mais l'ordre pouvait changer. Certaines ont été imposées par le commanditaire et n'étaient pas forcément pertinentes en plus de casser l'éventuelle dynamique mise en place. Un atelier de photo langage pouvait aussi être utilisé si nécessaire. Celui-ci présentait différentes images d'abribus, l'objectif étant de choisir un abribus « qui donne envie » ou au contraire « un qui ne plaît pas du tout », l'objectif étant de créer des discussions entre les participant.es.

Tous les focus group ont été enregistrés (avec demande de consentement des participant.es), mais aucun n'a été retranscrit. Comme pour les micro-entretiens, il n'y avait pas assez de temps pour pouvoir tout retranscrire. Le traitement a donc été réalisé différemment. Il s'agissait de reprendre les éléments évoqués pour chacune des thématiques abordées (habitudes de mobilités, sentiment dans les transports, débat sur les ambiances, autres éléments), dans un tableau, et de compléter avec les éventuelles réaction/réponses d'autres personnes. Cette analyse a été réalisée uniquement en fonction du genre des personnes, afin de pouvoir comparer les réponses des hommes avec celles des femmes et personnes non binaires.

Les focus group ont surtout permis de récolter des matériaux qualitatifs qui venaient en renfort à l'étude réalisée en janvier et février. Les résultats obtenus ne seront donc mobilisés qu'en appuie de ce qui a pu être trouvé pendant l'étude.

Tous ces éléments composent le corpus qui sera utilisé juste après. Les entretiens réalisés composent la plus grosse partie de ce corpus, notamment par sa solidité (270 réponses) et par sa récurrence (effectué à chaque session de terrain). Les autres méthodologies viendront ensuite en complément. Néanmoins, certains éléments manquaient et j'ai pu compléter ce corpus en mobilisant d'autres sources, dont il s'agira de parler dans la partie suivante.

### **Méthodologie complémentaire : observations dans le tram**

Un des points qui manquait au corpus était notamment le manque d'observations dans le tram et le bus. Les perceptions des usager.es ont pu être discutés à de nombreuses reprises, mais rien n'a pu être fait pour compléter ces éléments. J'ai ainsi décidé de mener des observations dans le tram, dans une démarche plutôt ethnographique. Mon objectif était en effet, de pouvoir observer de moi-même certains éléments qui ont été rapportés pendant les entretiens.

La question se posait de quelle(s) ligne(s) observer et pour quelle(s) raison(s) ? Comme il s'agira de le voir plus tard, la ligne de tram A est celle qui suscitait le plus de réactions pendant les entretiens. Il paraissait donc intéressant de se pencher dessus plus en détail. En outre, c'est aussi la ligne de tram la plus ancienne en fonctionnement à Grenoble. C'est donc celle-ci que j'ai privilégiée pour réaliser des observations. Néanmoins, une seule observation a pu être faite à cause de plusieurs contraintes.

À l'origine, réaliser une observation en été posait problème car le fonctionnement des transports est ralenti (moins de fréquence durant les grandes vacances), moins de personnes sont présentes, notamment au niveau des scolaires et à cause des départs en vacances. Mais une autre contrainte a pesé : la mise en place de nombreux travaux. La présence de moins de voyageur/euses l'été permet d'effectuer de nombreux travaux sur les lignes. La ligne A s'est vu ainsi fortement impactée : durant l'été 2022, une portion de son trajet se faisait par bus (avec un itinéraire dévié) et l'arrêt Chavant (un des plus importants de la ville) était fermé pour travaux. En ajoutant à cela des contraintes de temps personnelles, il n'a pas été possible de mener plus d'une observation.

J'ai ainsi pu passer, le samedi 9 juillet 2022, quelques heures (de 11h à 14h) dans le tram A. Ma grille d'observation reprenait les mêmes éléments que ceux de la grille d'entretien et de comptage : quelles sont les ambiances dans le tram, qui est présent.e, avec qui, qui fait quoi, qui interagit avec qui, à quel endroit montent les personnes, à quel endroit descendent-elles (et dans la mesure du possible essayer de noter le trajet en tram de quelques personnes)... Cette grille n'était pas fixe et était adaptable en fonction d'autres éléments que j'aurais pu manquer avant d'arriver sur le terrain (Beaud et Weber, 2010).

Evidemment, il n'est pas possible d'observer tous les trams qui passent, ni non plus l'ensemble de ce qu'il se passe à l'intérieur. J'ai donc décidé de suivre la marche suivante : je monte dans le premier tram et me positionne, dans la mesure du possible, au milieu de la rame. Une fois arrivé à un terminus, je descends de la rame et laisse celle que je viens d'emprunter repartir pour prendre la suivante, avant de me réinstaller au milieu, et ainsi de suite. Mon objectif étant ainsi de me concentrer plutôt sur un long et même trajet que d'essayer de croiser un maximum de personnes différentes.

Concernant la prise de note, j'ai préféré utiliser mon smartphone plutôt qu'un carnet. Même si ce dernier permet de faire des schémas, il reste moins discret. Mon objectif était de ne pas me faire remarquer et de passer inaperçu, ce que me permettait la prise de note sur smartphone, en plus de pouvoir prendre des photos. L'avantage est aussi d'avoir mes notes sauvegardées directement en ligne, gardant, en cas d'imprévu, une trace de ce qui avait été fait.

En ce qui concerne l'analyse et le traitement, les informations recueillis ont permis de mettre en évidence l'existence de « tronçons » sur une même ligne, la découpant en différentes parties selon sa fréquentation, ses usages, ses ambiances, etc. Mes différentes notes ont ainsi été regroupées par tronçons, permettant là aussi de venir en appui du corpus principal.

L'usage de l'ensemble de ces méthodes pose des questions de positionnalité : comment approcher le terrain, comment aborder les questions, comment se préserver, etc. L'objectif de la partie qui suit est ainsi d'exposer comment ces éléments ont été pris en compte et comment cela s'est reflété sur le terrain et dans le traitement des données.

## **Éthique et positionnalité**

Cette partie a pour objectif de traiter des différents problèmes d'éthique et de positionnalité qui ont pu se poser, et ce, à toutes les étapes de la recherche : des premières réflexions jusqu'à la rédaction, en passant par le terrain, mon rapport aux autres et les contraintes extérieures avec lesquelles il a fallu composer. Il est important de rendre compte de ces éléments, principalement car c'est un gage de transparence et d'honnêteté. Comme il s'agira de le voir dans un premier temps, une telle recherche ne peut être objective. Cependant, cela n'empêche pas de réfléchir à comment faire en sorte qu'elle soit honnête, et surtout qu'elle ne permette pas de profiter de rapports de domination et de biais dans sa mise en place. Ainsi, dans un deuxième temps, il sera vu quels éléments sont importants à prendre en compte et pourquoi ceux-ci. Enfin, dans un troisième temps, il s'agira de voir comment cela s'est mis en place sur le terrain et les limites qui se sont posées à nous (dans cette partie, par « nous », j'entends l'équipe d'enquête).

### **Une recherche subjective**

Un premier élément qui peut être posé en ce qui concerne la recherche, notamment en sciences humaines et sociales, est la question de l'objectivité. Il est répandu qu'un bon travail de recherche est un travail objectif, quel que soit le sujet et la manière dont il est traité. Pour autant, des choix sont à chaque fois opérés (qu'ils soient méthodologiques, de point de vue...) et ils orientent les résultats. C'est ce que signalent Hervé Gumuchian et Claude Marois à travers leur phrase « La subjectivité est omniprésente » (Gumuchian et Marois, 2018, 4.1.1). Les chercheurs indiquent ici qu'à chaque étape de la recherche, des décisions sont prises et celles-ci orientent finalement la recherche.

Pour y remédier, ils proposent ainsi l'utilisation de « filtres », qui correspondent « à l'arsenal méthodologique et aux outils adaptés au problème traité » (Gumuchian et Marois, 2018, 4.1.1), permettant de « garantir un minimum de neutralité, du moins dans la manière de traiter

l'information » (ibid.). Ces filtres ne sont pas gage de neutralité pour autant, mais ils permettent une mise à distance.

Serge Paugam quant à lui interroge plutôt l'objectivité à travers la question des rapports de pouvoir : « Peut-on en effet prétendre à la position d'observateur impartial lorsqu'on est personnellement impliqué dans les jeux de pouvoir ou de domination que l'on entend étudier ? » (Paugam, 2016, 13). Cette remarque est d'autant plus à prendre en considération dans ce mémoire car il s'agit de parler de rapport genrés. Par exemple, nous étions deux hommes cis dans l'équipe à mener des entretiens, et la question s'est posée, notamment lorsqu'il s'agissait de parler du harcèlement, de savoir si nous étions les plus aptes à poser ces questions. Faisant parti dans ce cas-ci des dominants, comment permettre à quelqu'un de se confier à nous et comment récolter son témoignage ?

C'est là tout l'enjeu de la question de l'éthique et de la positionnalité. Cette recherche ne fait pas exception à la règle. Des choix ont été opérés, à la fois par moi-même, par les personnes qui ont aussi fait du terrain, par les personnes pilotant le projet et par le commanditaire de l'étude. Cela implique à la fois des choix dans la mise en place de l'étude et des méthodologies, mais aussi dans la manière d'appréhender le terrain. Dans le cas des méthodologies, de la sélection des arrêts étudiés et de l'approche choisie, très peu de marge de manœuvre a été possible, car tout était déjà en place à mon arrivée sur le projet. Le seul levier que j'avais alors à ma disposition était sur la manière de faire et d'approcher le terrain.

### **Définition d'éthique**

En France, la considération de l'éthique en sciences humaines, et comme le souligne Béatrice Collignon, se résume généralement à du « bon sens », c'est-à-dire à des éléments qui vont de soi pour le.e chercheur/euse (Collignon, 2010). La chercheuse met en perspective cette vision de l'éthique avec la manière dont elle est prise en compte dans le monde anglophone qui présente, lui, des comités d'éthique. Dans les deux cas, les biais ne sont pas toujours évités. Par exemple, elle souligne que le bon sens reste à expliciter. Celui-ci ne vient pas de lui-même et il est le fruit à la fois de réflexions et de biais (parfois intériorisés). Dans le cas des comités d'éthique, Béatrice Collignon explique que ceux-ci permettent de prévenir notamment de certains biais. Pour autant, et comme le signalent Helen F. Wilson et Jonathan Darling, ces comités n'empêchent pas l'apparition de biais. Iels soulignent notamment que le fait que ces comités soit un passage obligatoire pour qu'une recherche soit validée, peut pousser des chercheur/euses à répondre à certains critères, plutôt que de leur permettre de s'interroger réellement sur leur pratique et leur manière d'appréhender le terrain (Wilson et Darling, 2020).

Iels préfèrent voir l'éthique comme étant plutôt un vécu fait d'arrangements et de décisions qui ont dû (ou qui doivent) être prises (« Ethics as something that is experienced as a set of daily negotiations and decisions » (Wilson et Darling, 2020, 15)) ; plutôt que comme quelque chose de gravé dans le marbre et qui doit être respecté à la lettre. Certes il est important de s'interroger sur les motivations et la manière de mener une recherche avant de la réaliser, mais il est tout aussi important de s'interroger pendant et après celle-ci, et de la réajuster dans la mesure du possible, en fonction d'événements ou d'éléments qui peuvent apparaître en cours de route.

Wilson et Darling présentent ainsi deux volets importants, auxquels je souscris : à la fois ne pas s'obstiner à chercher une représentation (« non representational theory ») car celle-ci n'est pas synonyme d'objectivité, et aussi avoir une « éthique du care » (« Ethic of care »), c'est-à-dire d'essayer de se détacher des points de vue surplombants et en valorisant l'empathie et la compassion.

C'est quelque chose qui a été partiellement fait ici. Même si un objectif de représentativité a été posé, celui-ci n'avait pas pour but de rendre l'étude plus impartiale, mais juste de la rendre plus généralisable. De plus, cette représentativité n'a été que partiellement atteinte, et ça n'a pas posé de problème outre mesure. La question de l'*ethic of care* est, elle, plus difficile à poser, notamment au travers des questions soulevées et des différentes positions que nous avons pu avoir.

### **Application dans la réalisation du terrain**

Tout d'abord, et comme le signalent Wilson et Darling, s'interroger sur sa positionnalité permet d'interroger son rapport au sujet et les pratiques qui en découlent. Dans mon cas, et même avec ma sensibilité sur les questions de genre, j'avais bien conscience que certaines personnes (notamment les femmes et personnes non-binaires) pouvaient ne pas avoir envie de me répondre, d'autant plus que l'enquête impliquait d'aborder des personnes aux arrêts, ce qui, en soi, réitère les mêmes mécanismes que dans le cas du harcèlement. Pour éviter cela, et de manière très concrète, nous avions à disposition des badges, signalant notre statut d'enquêteur/riche, et dès le début de la présentation de l'étude, il était indiqué des éléments de contexte. Le but était d'officialiser l'enquête très rapidement auprès des enquêtés afin de les rassurer sur nos intentions.

A titre personnel, et notamment lorsqu'il s'agissait d'aborder les questions sur le harcèlement, j'avais tendance à adopter une posture en retrait. Cela se retrouvait à la fois dans la gestuelle (distance à l'enquêté.e, mains croisées devant moi) et dans les paroles, en laissant du temps, par exemple, avant les relances si la personne avait besoin de réfléchir. Bien entendu, le sujet en lui-même était introduit comme étant sensible, et il était précisé à chaque fois que les personnes pouvaient ne pas répondre si elles le souhaitaient. De plus, les entretiens étaient toujours menés par groupe de deux, soit de deux femmes, soit mixtes. Ainsi, il est arrivé qu'un.e enquêteur/riche qui

prenait les réponses en note se retrouve à poser les questions au milieu de l'entretien car le courant passait mieux avec l'enquêté.e.

La question de la sensibilité du sujet est importante et il faut se demander comment aborder le sujet, comment récolter la parole, comment agir en cas de problème, comment se préserver soi-même, préserver le.a lecteur/rice... (Wilson et Darling, 2020) Et c'est que nous avons essayé de faire ici. Le fait de réaliser les entretiens à deux permettait aussi d'avoir une troisième personne pour tempérer et de réagir en cas de problème. De plus, la sensibilité dépend d'une multitude de facteurs : vécu personnel, cadre de la recherche, cadre des entretiens. Le plus important était de ne pas coincer la personne enquêtée et la forcer à répondre, ni à subir les réponses qui peuvent nous être données.

Par extension, et toujours dans le Darling et Wilson, la question de la prise en compte des émotions est posée. Il est ainsi indiqué que « emotions count in ethnographic research. But you need to make them count » (Wilson et Darling, 2020, 72). Il faut en comprendre que les émotions veulent dire quelque chose et qu'il ne faut pas les cacher. Au contraire, il est préférable d'en rendre compte, permettant de mieux comprendre ce qu'il se passe.

En outre, la question du consentement et de sa révocabilité, se pose (Wilson et Darling, 2020). Il est important que la recherche qui est menée soit comprise par les enquêtés et qu'ils aient leur mot à dire dessus. Pour le coup, même si les enjeux de l'enquête étaient expliqués aux enquêtés, ce n'est pas un point sur lequel nous avons pu insister. Pour rappel, le temps pour mener un entretien était court, et il n'était pas tout le temps possible de rentrer dans les détails. Cette question du consentement, toujours comme expliqué dans le Darling et Wilson, est aussi de mise en ce qui concerne les observations. Même si le but est de pouvoir observer tout le monde au naturel, par soucis de transparence, la question se pose d'avertir toutes les personnes observées. Evidemment, cela implique d'avoir les moyens de prévenir tout le monde dans un espace observé (ici l'arrêt de bus ou de tram) et cela était compliqué pour nous.

Enfin, la question de la positionnalité ne se pose pas uniquement dans la manière d'aborder le terrain, comme cela a été fait jusqu'à présent, mais aussi dans la manière dont le terrain influence le.a chercheur/euse (Wilson et Darling, 2020). En ce qui me concerne, l'enquête en elle-même ne m'a pas posé de problème. J'avais conscience de l'ampleur et de la difficulté d'aborder certains sujets et m'étais préparé en amont. Ce que m'a apporté le terrain, en plus de m'avoir fait visiter des lieux de Grenoble que je ne connaissais pas, c'est plus d'expérience quant à la manière de *mener in situ* une telle enquête, que ce soit à la fois sur la manière de se présenter et de présenter l'étude, que sur les mots à utiliser et sur la manière de récolter la parole.

A l'inverse, il m'est impossible de dire si cette étude a eu un impact sur les personnes interrogées. Les entretiens n'ont duré que très peu de temps et je ne pense pas que les personnes rencontrées en aient tiré quelque chose. De même, l'impact qu'aura ce mémoire sur les mobilités genrées à Grenoble est quasi nul (pour ne pas dire inexistant). Ce n'est pas un tel papier qui va révolutionner les mobilités, et donc le quotidien des enquêtés.es ne va pas changer, et c'est quelque chose qui me convient très bien. L'idée que des changements se fassent sur la base de mon papier uniquement, sans réelle implication directe des usager.es, me met même mal à l'aise. C'est la question de la co-construction (et éventuellement même de l'empowerment) qui se pose dans ce cas-ci.

Il vient ainsi d'être vu que ce mémoire n'a pas la prétention d'être objectif, bien au contraire. Sa construction a été influencée par différents éléments (cadre de l'étude, équipe d'enquêteur/rice, cadre du mémoire...) dont il faut rendre compte. Je souscris à la vision de Helen F. Wilson et Jonathan Darling sur leur définition de l'éthique, notamment sur le fait qu'elle est finalement plus une question de transparence et d'honnêteté (à la fois pour soi, pour les enquêtés.es et pour les personnes qui me lisent). Il s'agit notamment de rendre compte des différents biais, des rapports de pouvoir existants et, finalement, de notre subjectivité, tout en s'interrogeant sur sa pratique et son approche du terrain et des autres. L'objectivation de ces éléments est plus un processus à réaliser tout au long (et même après) la recherche, plutôt que d'être un faux argument d'objectivité.

Bien évidemment, l'approche mise en place dans cette étude reste critiquable sur plusieurs points, mais cela s'est fait « au mieux », avec les conditions qui sont telles qu'elles ont été décrites ici.

Ce chapitre a ainsi permis de mettre en avant plusieurs éléments. Tout d'abord, la recherche qui sera présentée dans la suite de ce mémoire découle d'une étude réalisée dans le cadre d'un stage. Cela implique de prendre en compte le contexte de l'étude, les besoins des différents acteurs (commanditaire, Genre et Ville, moi-même) et tous les éléments de conception et de mise en place de l'étude qui gravitent autour. Ce chapitre a aussi permis de détailler les différentes méthodes qui ont été déployées, notamment celle des micro-entretiens, qui composent ici la principale source de données. Ces micro-entretiens ont été complétés par d'autres méthodes, qui servent elles aussi à alimenter les réflexions qui seront présentes juste après. Tous ces éléments m'ont aussi poussé à m'interroger sur ma pratique et mon rapport au terrain et aux enquêtés.es.

Maintenant que ces bases ont été posées, il s'agira dans le chapitre qui suit de se pencher plus en détails sur les résultats de l'étude.

## Résultats

Ce chapitre est dédié à la présentation des résultats obtenus via l'étude réalisée à Grenoble. Il se décompose en deux grandes parties. La première s'attache à présenter les données des lignes étudiées, et notamment les lignes de tram A et E, ainsi que la ligne de bus C1. Il sera expliqué en tout premier pourquoi ces lignes sont étudiées, tout en donnant quelques éléments de contexte, notamment statistiques. Ensuite, une analyse ligne par ligne sera mise en place. Cela sera fait à travers les usages et perceptions des lignes et arrêts étudiés, notamment grâce aux matériaux récoltés. La deuxième partie, quant à elle, est plutôt thématique et se concentrera sur la question du harcèlement, celles-ci ne pouvant faire l'objet d'une analyse spatiale comme dans le cas de la première partie. Cette deuxième partie détaillera ainsi les raisons qui ont poussé à traiter la question du harcèlement à part, puis elle donnera les résultats de l'étude.

### Usages et perceptions des lignes du réseau

Étudier, de manière exhaustive, un réseau entier de transport en commun est un travail titanesque, et il n'a pas été possible de le faire ici. Comme vu plus tôt, l'étude s'est concentrée sur une vingtaine d'arrêts seulement. De plus, même si toutes les lignes de tram ont été couvertes par au moins un arrêt, toutes n'ont pu être vues en intégralité. Seulement certains arrêts, généralement regroupés géographiquement, ont été considérés ici. Il s'agira ainsi de détailler dans la partie qui suit quelles lignes (et quels bouts de lignes) ont pu être traitées, et lesquelles seront gardées dans l'analyse. Toutes ne se prêtent pas à une analyse exhaustive, notamment à cause d'un manque de matériaux, et il s'agira ici d'expliquer ces choix. Par la suite, une analyse ligne par ligne sera présentée, permettant de voir quels en sont leurs usages et perceptions par les usager.es. Cela permettra aussi de comparer les lignes étudiées et de voir quelles différences apparaissent.

### Lignes étudiées

À travers l'étude réalisée avec Genre et Ville, toutes les lignes de tram et quelques lignes de bus ont été prises en compte. Chaque ligne ne possède pas le même nombre d'arrêts, ni le même nombre de passager.es, et l'étude en elle-même n'a pas couvert tous les arrêts d'une même ligne. Ainsi, certaines lignes se retrouvent avec seulement deux arrêts enquêtés, lorsque d'autres en ont eu jusqu'à 5 (Figure 2)

Nom des lignes	A	B	C	D	E	C1	12
Nombre d'arrêts enquêtés pour l'étude	5	2	2	2	3	3	3

Figure 2 Nombre d'arrêts enquêtés par ligne dans le cadre de l'étude avec Genre et Ville

Les données récoltées, qu'elles soient qualitatives comme quantitatives, ne pèsent pas autant dans la balance d'une ligne à l'autre. Pour les données quantitatives, le faible nombre de répondant.es, lié au faible nombre d'arrêts enquêtés pour une même ligne réduit la solidité de l'échantillon. De même pour les données qualitatives, qui se font rares pour certaines d'entre elles.

L'étude ne couvre pas non plus l'entièreté d'une ligne, et souvent, des tronçons sont identifiables. Comme le montre les schémas (Figure 3, Figure 4 et Figure 5), seulement certains morceaux de lignes ont été enquêtés, ceux-ci pouvant correspondre ou non à des secteurs identifiables (quartier dans lequel passe la ligne, avenue empruntée...) qui possèdent eux-mêmes leur morphologie. Ces schémas permettent ainsi de voir quels tronçons ont été étudiés, et à quel(s) secteur(s) de l'agglomération grenobloise ils se rattachent.

Toutes les lignes étudiées n'ont pas été schématisées, notamment celles n'ayant que très peu d'arrêts enquêtés, à savoir les lignes de tram B, C et D (2 arrêts à chaque fois) et la ligne de bus 12 (3 arrêts dispersés les uns des autres). Dans certains cas, comme celui de la ligne D, la ligne est petite et étudier deux arrêts reste alors très correct. La décision qui a mené à ne pas la prendre en compte dans son intégralité est d'un autre ordre. Certains des arrêts sont partagés avec d'autres lignes (de bus ou de tram) et l'enquête s'est réalisée à cheval sur les différents quais des lignes présentes. Le nombre de répondant.es pour un arrêt correspond à toutes les réponses récoltées à tous les quais de cet arrêt. Il est impossible, avec la manière dont ont été traitées les réponses, de rattacher chacune d'entre elles à une ligne, ni même de voir si un changement de ligne a été réalisé par l'enquêté.e (et donc si une connexion dans le réseau a été établie ou non). L'exploitation des données pour une seule ligne en devient bancal. De même, et toujours concernant la ligne D, le nombre de répondant.es reste, dans tous les cas, faible. Tous ces éléments combinés ne permettent pas d'analyser tous les tronçons de manière fiable.

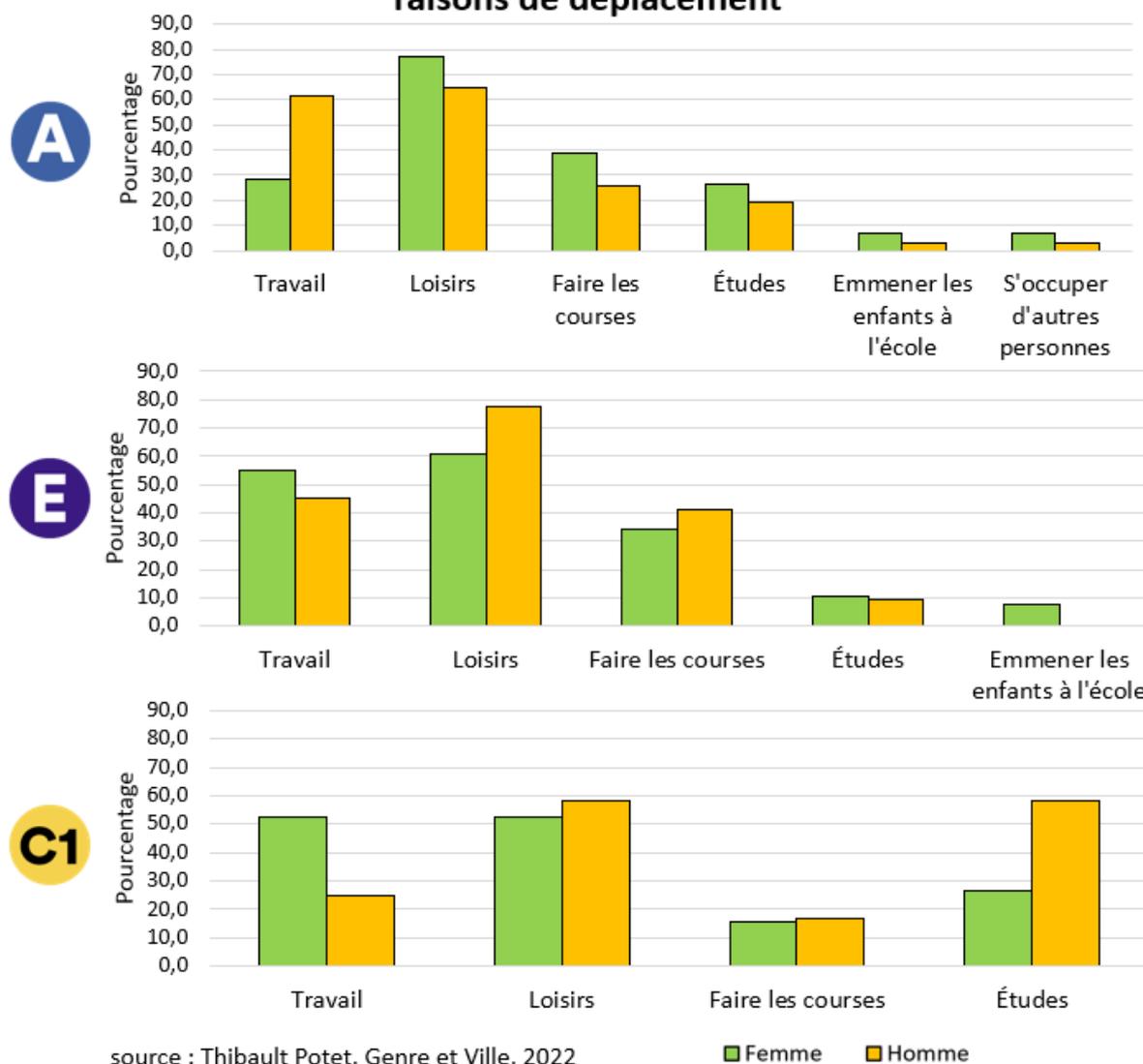
Seuls les tronçons enquêtés des lignes A, E et C1 seront exploités, car ce sont les seuls présentant une base solide. Maintenant que ces choix ont été explicités, il s'agit de se plonger plus en détails dans les résultats, en commençant par les données quantitatives de ces lignes.

### **Quelques statistiques**

Il s'agira ici, à travers les statistiques qui ont été établies, de comparer les lignes A, E et C1, notamment afin de voir si des différences peuvent déjà ressortir, ou si des tendances se dessinent.

Tout d'abord, en ce qui concerne les CSP, aucune grande différence n'a été observée. En termes de moyennes d'âges, celle des arrêts enquêtés pour la ligne C1 est de 33 ans (avec deux potentiels biais : une surreprésentation d'étudiants à l'arrêt Plaine Fleurie et la présence d'un collègue à proximité de l'arrêt la Revirée). Pour les arrêts de la ligne A, la moyenne d'âge est de 38 ans et pour ceux de la ligne E elle est de 41 ans.

## Répartition des femmes et des hommes par lignes étudiées et par raisons de déplacement



Graphique 1 Répartition des femmes et des hommes par lignes étudiées et par raisons de déplacement

Ensuite, concernant les raisons de déplacement (Graphique 1 – à noter que plusieurs réponses pouvaient être données), il y a proportionnellement moins de femmes qui utilisent les transports en commun pour aller travailler sur la ligne A que sur les autres lignes. Les loisirs reviennent beaucoup, pour les femmes et pour les hommes et tous secteurs confondus. S'occuper des enfants et d'autrui (*care*) est, sans surprise, proportionnellement plus réalisé par les femmes que par les hommes. La réalisation des courses via les transports en commun dépend des secteurs. Sur la ligne C1 il y a proportionnellement presque autant de femmes que d'hommes qui font les courses en utilisant le bus, alors qu'ils sont majoritaires sur la ligne E et qu'elles le sont sur la ligne A.

En outre, la majorité des personnes interrogées indiquent se déplacer seules, même si les femmes seules restent proportionnellement moins nombreuses que les hommes sur les lignes de

tram A et E. De plus, sur la ligne A, les femmes sont plus souvent accompagnées (notamment d'enfants) que sur les autres lignes.

À propos du type de chargement, c'est-à-dire ce que les personnes transportent avec elles lors de leur trajet (plusieurs réponses possibles), les femmes sont, sur les trois lignes, une majorité à indiquer voyager avec un sac, alors que les hommes préfèrent ne rien avoir sur eux. Le seul moment où ils indiquent être chargés est lorsqu'ils font les courses. En dehors de cela, les femmes indiquent avoir plus souvent une poussette, une valise ou un caddie que les hommes.

Enfin, parmi les autres moyens de transport utilisés (plusieurs réponses possibles), c'est la voiture qui ressort en majorité pour les femmes sur les trois lignes mentionnées. Pour les hommes, c'est le vélo qui prédomine pour les lignes de tram et la voiture pour la ligne C1. Pour cette dernière, et comme il s'agira de le voir par la suite, la place de l'automobile est très importante autour des arrêts enquêtés, ce qui peut expliquer la prédominance de la voiture dans les réponses.

Ainsi, aucune forte différence ne marque les lignes de tram A et E et la ligne de bus C1. Les plus grandes différences se retrouvent au niveau des raisons des mobilités, mais celles-ci paraissent normales dans la mesure où les lignes étudiées ne desservent pas les mêmes endroits et ne permettent pas aux usager.es de réaliser les mêmes activités. Les dynamiques genrées quant à elles ne font pas exception à la règle, les femmes étant plus nombreuses à réaliser les tâches de *care*. Cela se remarque à travers les raisons de déplacement, mais aussi le type de chargement (les femmes étant, par exemple, plus souvent avec une poussette), ou bien avec qui elles se déplacent.

Maintenant que cette rapide présentation a été faite, il s'agira à présent de se pencher plus en détail sur chacune des trois lignes évoquées. La première qui sera détaillée sera la ligne A, qui servira de base pour y comparer les deux autres, d'abord à une autre ligne de tram (la ligne E), puis à une ligne de bus (la ligne C1).

## **Ligne de tram A**

L'objectif de cette partie est de présenter la ligne A à travers les résultats obtenus, et notamment les arrêts enquêtés. Même si ces derniers ne se ressemblent pas, une continuité peut

être observée. Des tronçons sont identifiables (Figure 3) et il s'agira aussi de les présenter et de les discuter dans cette partie.

Schéma de la ligne de tram A avec les arrêts enquêtés et les tronçons étudiés

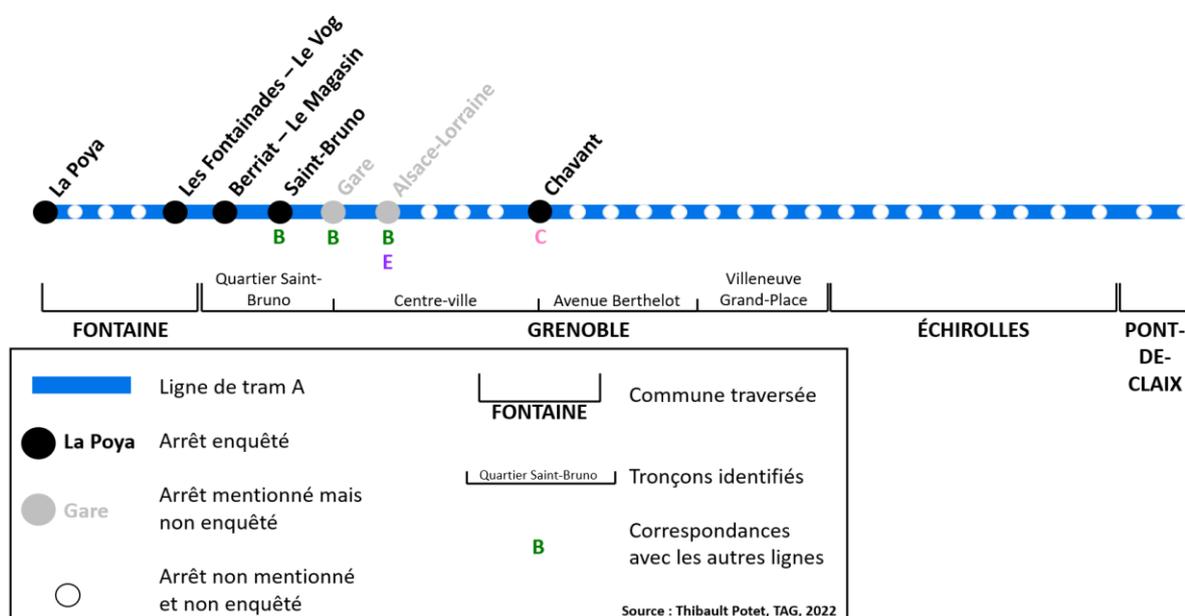


Figure 3 Schéma de la ligne de tram A enquêtée

Pour commencer avec le début de la ligne, l'arrêt de La Poya est démonstratif de la situation périurbaine de la ville de Fontaine. Le terminus de la ligne A se trouve à proximité d'un hypermarché, avec un grand parking qui y est accolé, marquant tous deux le paysage. Une salle de sport se situe à côté de l'arrêt et beaucoup de voitures s'y rendent. La circulation automobile est constante, avec beaucoup de poids lourds qui passent en semaine, mais l'arrêt reste relativement calme. Le peu d'animation et le fait que ce soit un terminus (et donc que l'occupation des quais n'est pas la même que pour les autres arrêts) font que La Poya est très peu animé. L'arrêt en lui-même n'est pas mal perçu, mais la ligne A peut provoquer un fort sentiment d'insécurité. Une femme témoigne ainsi que « Je me sens souvent en insécurité, j'ai peur qu'il y ait des vols ou des violences, souvent, surtout quand on est seul. Je me sens en insécurité à cause des choses qui se disent dans les médias, dans *le Dauphiné* ». Les hommes ne ressentent pas cette insécurité, mais ils témoignent de violences. Par exemple, le terme « malsain » pour qualifier la ligne est revenu dans deux discours.

Un peu plus loin et toujours sur le territoire de la commune, l'arrêt des Fontainades – Le Vog permet de faire la jonction entre Fontaine et Grenoble. Les deux villes sont séparées par le Drac et la rocade ouest. L'arrêt se trouve juste avant un pont qui permet d'enjamber ces deux éléments. L'arrêt en lui-même est entouré d'immeubles d'habitation et marque une densification du bâti par rapport au reste de la ville. Un petit parking et une seule route très peu fréquentée le

bordent. Le soleil est caché une bonne partie de la journée par les immeubles, mais l'arrêt dispose d'une grande fresque lui redonnant un peu de vie, et la nuit, différents jeux lumières éclairent la place. En termes de perceptions, plusieurs femmes indiquent se sentir en insécurité à cet arrêt le soir, sans que ce sentiment soit plus élevé qu'ailleurs. Les hommes, au contraire, sont globalement sereins.

Une fois le pont traversé, les arrêts Berriat – Le Magasin et Saint-Bruno sont tous deux situés le long du cours Berriat, couvrant le quartier Saint-Bruno. Ce quartier est un ancien quartier industriel faisant partie du tissu urbain de Grenoble. Sa population est plutôt issue de l'immigration, même si, plus récemment, un processus de gentrification du quartier a débuté (Giroud, 2007). Même si le tissu urbain dans lequel sont implantés ces deux arrêts est similaire, il n'empêche que des différences sont observables.

Pour Berriat – Le Magasin, il ressort des observations des enquêteur/rices que l'arrêt est rythmé et animé (bruit de fond, circulation, des personnes qui sont présentes quasi en permanence...). Un endroit de l'arrêt est plus exposé au soleil, et est aussi plus large, faisant que beaucoup de personnes s'y regroupaient pendant l'étude (pour rappel, l'étude a été réalisée en hiver). L'arrêt est aussi plus proche d'une ZAC qui a eu lieu il y a de cela quelques années. Celle-ci a permis, notamment, la réhabilitation d'anciennes friches en Centre National d'Art Contemporain (nommé ici *le Magasin*), et l'implantation d'une salle de concert. L'arrêt Saint-Bruno est lui aussi animé, mais cela est le fait principalement des hommes, qui prennent plus de place que les femmes, notamment au niveau sonore (musique, voix). Les quais sont inégaux, dont un qui est équipé d'abris et de bancs, et l'autre qui en est dépourvu, et dont l'espace (déjà étroit car bordé d'immeubles de part et d'autre de l'arrêt) est partagé avec des terrasses de cafés et de restaurants. Ces mêmes terrasses sont occupées uniquement par des hommes qui ont vue sur l'espace de l'arrêt de tram. Une enquêtrice a aussi indiqué s'être faite abordée par un homme pendant la réalisation du terrain.

En termes de perceptions, des différences peuvent se retrouver entre les deux arrêts. Là où Berriat – Le Magasin n'est pas particulièrement mal perçu par les femmes, les personnes non binaires et les hommes, celui de Saint-Bruno est caractérisé, par les femmes, comme sale, et quelques-unes rapportent des incivilités. Pour ce dernier arrêt, et du côté des hommes, le constat est différent, allant jusqu'à indiquer qu'« on est bien ici, il y a une bonne atmosphère, c'est tranquille ».

L'arrêt suivant sur la ligne est celui de la gare (non enquêté dans l'étude) qui marque l'entrée dans le centre-ville. D'après mes observations, deux éléments en sont marquants. Le premier est le grand turn-over que représente cet arrêt et beaucoup de personnes y descendent ou y montent (en

fonction de la direction que prend le tram). Le deuxième est le fait que le tram passe sous les rails de train, créant une coupure lors du voyage et marquant le changement de quartier.

Même si aucun arrêt n'a été étudié en centre-ville, celui d'Alsace Lorraine revient dans beaucoup des entretiens, et pas uniquement ceux réalisés sur la ligne A. Alsace-Lorraine est très mal perçue, autant par les femmes au niveau de l'insécurité qu'il procure, que par les hommes (même si ces derniers ont plus peur des vols). Cet arrêt est un gros point d'échange du réseau car de nombreuses correspondances entre tram et bus peuvent s'y faire. Il permet, entre autres, aux passager.es de la ligne E d'aller en direction de la gare ou de continuer dans le centre-ville avec le tram. L'arrêt est grand (croisement de l'avenue Alsace Lorraine et le cours Jean Jaurès). Ainsi, les flux de personnes sont constants, entremêlés de passages de voitures, trams et bus. Quelques personnes y sont statiques dans les coins, et notamment à proximité du passage reliant les quais du tram E aux quais des trams A et B.

Le centre-ville en lui-même n'a pas pu être enquêté et il revient peu dans les discours des enquêté.es. Ce qui ressort de mes observations, c'est qu'une partie de la ligne est régulièrement saturée, ou du moins, les trams y sont facilement remplis. Différentes correspondances peuvent se faire tout au long des 4 arrêts qui le composent. Les trams sont aussi plus mixtes, en termes de genre et de classe, là où les tronçons Saint-Bruno et Fontaine sont plus marqués socialement.

Enfin, l'arrêt Chavant fait la jonction entre le centre-ville de Grenoble et l'avenue Berthelot. Dans les observations, il ressort que c'est un arrêt très fréquenté. C'est aussi un grand point d'échange de la ville : une correspondance est possible avec la ligne de tram C et plusieurs arrêts de bus (situés sur d'autres quais non loin), à la fois du réseau TAG et du réseau des cars régionaux (notamment ceux passant dans le Grésivaudan). L'arrêt est bordé par deux grands bâtiments, dont un immeuble d'habitation, de part et d'autre de celui-ci. La circulation automobile y est aussi présente, dans la mesure où une route longe l'arrêt.

Du côté des usager.es, les observations de l'arrêt ont montré qu'après 22h30, la fréquentation de l'arrêt était majoritairement masculine, même si le tram C (en direction de l'université) était lui mixte. En ce qui concerne les perceptions, les femmes et personnes non-binaires trouvent l'arrêt trop grand et peu éclairé. Un sentiment d'insécurité est présent et il est renforcé pour certaines de ces personnes par la proximité du parc Paul Mistral. Les hommes quant à eux ne font pas le même constat. L'un d'entre eux a expliqué, par exemple, qu'il « ressent 10% d'insécurité ». Le sentiment d'insécurité est très peu présent chez ces derniers.

Enfin, un élément important à rapporter ici concerne la réalisation de travaux de réfection sur l'ensemble de l'arrêt Chavant durant l'été 2022. L'ensemble des sols a été refait et le mobilier a

été entièrement changé. À voir si ces modifications permettront de changer les perceptions de cet arrêt.

Maintenant que cette présentation de la ligne A a été faite, il s'agira dans la partie qui suit de voir comment une autre ligne de tram (ici la ligne E) peut être perçue différemment.

## Ligne E

Schéma de la ligne de tram E avec les arrêts enquêtés et les tronçons étudiés

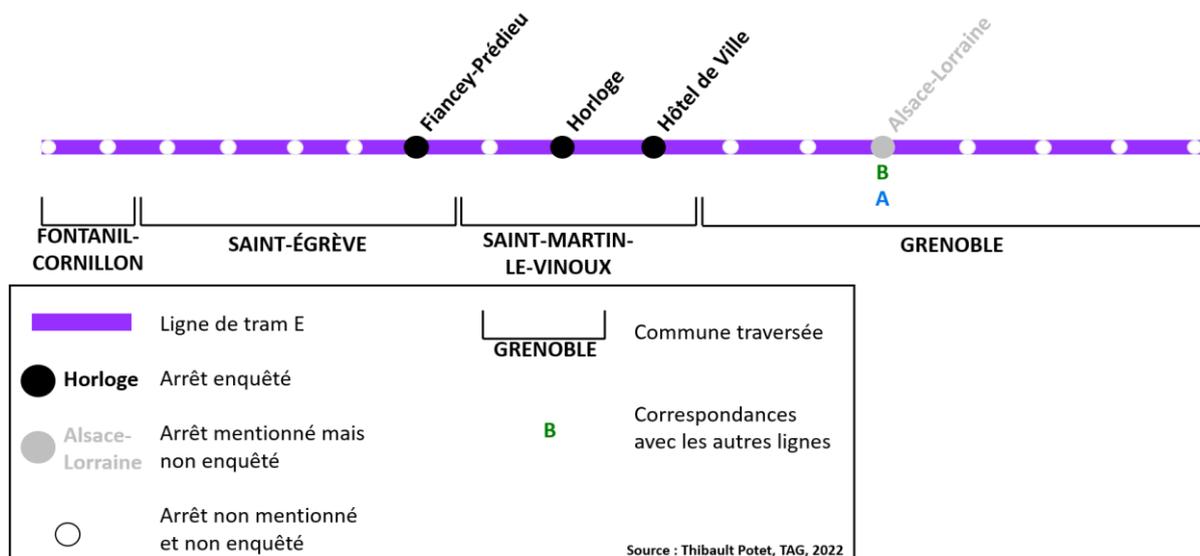


Figure 4 Schéma de la ligne de tram E enquêtée

Pour la ligne E, la partie étudiée est située sur les communes de Saint-Égrève et de Saint-Martin-le-Vinoux (Figure 4), qui sont donc sur un secteur périurbain. Le tronçon est relativement homogène, dans la mesure où ce sont les mêmes paysages qui s'enchaînent durant le trajet en tram. Quelques commerces ou lieux de détente (comme une piscine pour l'arrêt Fiancéy-Prédieu) se trouvent généralement non loin des arrêts. Le territoire est surtout marqué par sa fonction d'habiter et est composé de pavillons et d'immeubles d'habitation.

L'impression de ne plus être en ville s'observe de différentes manières. Par exemple, j'ai pu noter dans mon carnet de notes le commentaire suivant :

Extrait du carnet de note, janvier 2022, première fois que j'empruntais la ligne de tram E, pour les besoins de l'étude :

*Une fois sorti de la ville de Grenoble, le temps que met le tram E à parcourir la distance entre deux arrêts est beaucoup plus long. Là où en ville ce temps est relativement court, il est ici de plusieurs longues minutes, ou du moins c'est l'impression que j'ai. J'ai la sensation d'être dans un TER et non plus dans un tram.*

Ce qui ressort aussi des comptes-rendus de terrain est que les trois arrêts enquêtés sont calmes (voir parfois déserts, notamment le soir) et que le chant des oiseaux est facilement perceptible. Tout au plus, un bruit de fond peut être entendu à l'arrêt Hôtel de ville, car une voie ferrée et une autoroute sont situées non loin. Cela se confirme dans certains discours, une enquêtée ayant indiqué à l'arrêt Hôtel de Ville qu' « Il y a moins de monde qu'en ville, c'est plus calme ».

Les arrêts sont perçus de manière neutre. Aucun arrêt ne ressort par son côté positif ou négatif, et la ligne est simplement jugée bien par les passager.es. Quelques peurs ressortent le soir du côté des femmes, mais pas plus qu'à d'autres arrêts, et le tram est moins apprécié (à la fois par les femmes et par les hommes) aux heures de pointe. Une enquêtée indique, par exemple, à Fiancey-Prédiéu que « Ça craint pas la journée [...] La journée c'est tranquille, le soir un peu moins mais ça reste correct », tandis qu'un enquêté a confié à l'arrêt Horloge que « On s'emmerde mais bon, ça va ».

En termes de flux de passager.es, en semaine et entre 7h30 et 8h30, les trams sont remplis, notamment en direction de Grenoble. Dans la direction de Fontanil-Cornillon, les trams sont surtout utilisés par des jeunes allant à l'école. Dans les deux cas, les trams sont assez mixtes. Après 9h, tout redevient plus calme, et plus de femmes ont été rencontrées et vues en milieu et fin de matinée. Une nous a expliqué partir au travail dans une cantine scolaire, tandis qu'une autre venait de déposer ses enfants à l'école. Cela fait écho au travail de *care* et aux déplacements en toile d'araignée effectués par les femmes (Gilow, 2018). Le soir, le mouvement contraire est observable, avec un pic de fréquentation en retour de Grenoble en fin d'après-midi, avant de voir les arrêts être désertés après 22h00.

Cela est typique de mobilités pendulaires, où les personnes vont et reviennent du travail depuis une zone périurbaine. Même si ces mobilités pendulaires sont mixtes, des aspects genrés ressortent, notamment en milieu de journée où ce sont les femmes qui sont présentes majoritairement sur ce tronçon de la ligne E. Cette question des mobilités pendulaires ressort aussi à travers la manière dont est perçu le tronçon, à savoir de manière neutre. Il y a des désagréments liés aux heures de pointes, mais la ligne n'est pas mal perçue outre mesure. Elle n'est pas non plus perçue de manière positive : il s'agit là d'un tram, qui sert à se déplacer, rien d'autre.

Par ailleurs, la ligne A est plutôt mal perçue par les usager.es de la ligne E. Une femme indique que « sur la ligne A je suis angoissée », tandis qu'une autre aimerait que l'arrêt Alsace-Lorraine soit amélioré car elle n'arrive pas à y circuler. À propos de ce dernier arrêt, un homme précise que « c'est le bordel ». De par sa position, Alsace-Lorraine est le premier point d'échange qui permet aux passager.es de la ligne E de pouvoir aller ailleurs dans Grenoble (en plus d'avoir

une coupure marquée par la traversée de l'Isère, au niveau du pont de la Porte de France). Ce nœud vient alors casser la monotonie de la ligne E, qui jusqu'à cet endroit était calme et perçue comme neutre. Alsace-Lorraine n'est pas le seul arrêt de la ligne A à être pointé du doigt. D'autres arrêts comme la Gare et Saint-Bruno sont mis en cause. Une usagère indique, par exemple, que « quand je passe par Saint-Bruno, je ne me sens pas en sécurité ».

La question se pose alors de savoir ce qui provoque ces peurs, et le facteur humain est un de ceux qui reviennent régulièrement. Il est apparu dans la partie précédente que, dans le cas de l'arrêt de Saint-Bruno, les hommes occupent l'espace (présence physique statique, présence sonore). Mais il a aussi été montré que la manière dont est aménagé cet espace joue également un rôle : sans les terrasses attenantes à l'arrêt, moins d'hommes seraient présents de manière statique. À cela s'ajoute l'effet d'enfermement provoqué par les immeubles bordant l'arrêt, et par le flux important de personnes qui y passe (l'arrêt étant desservi par deux lignes de tram. Ces peurs rappellent les travaux d'Arnaud Alessandrin et Johanna Dagorn, qui ont montré que « les lieux et heures du harcèlement sexiste [sont] la nuit, les espaces où les hommes stagnent, les nœuds d'échanges urbains, les espaces festifs » (Alessandrin et Dagorn, 2018, 152). D'autres arrêts de la ligne A sont concernés par cette description. C'est le cas de l'arrêt Alsace-Lorraine qui est un nœud important du réseau et qu'un flux constant de personnes s'y déroule. Il en est de même pour l'arrêt Gare qui brasse beaucoup de monde (avec notamment la gare SNCF et la gare routière qui sont desservies par cet arrêt), ou pour l'arrêt Chavant.

C'est l'organisation, à la fois spatiale et sociale, qui joue sur la perception de ces arrêts, mais est-ce que ce sont ces arrêts en particulier (et donc ces lieux spécifiques) qui font que la ligne A est moins bien perçue que les autres ? Est-ce un effet lié au tronçon (les trois arrêts étant regroupés), alors même que différents types d'espaces sont traversés et desservis ? Ou est-ce encore la ligne en elle-même qui pose problème (avec Chavant située plus loin qui n'inspire pas confiance non plus) ? Ces questions sont autant de pistes qui ici ne peuvent pas être explorées. Il faudrait en effet mener une étude plus détaillée que celle qui a été réalisée ici.

D'autres éléments sont d'ailleurs à prendre en compte dans ces facteurs. La ligne A est la plus ancienne ligne de tram de la ville. Son image peut alors en pâtir, d'autant plus que certaines des premières rames circulent encore sur le réseau, et notamment sur cette ligne. Celles-ci sont petites et moins bien équipées que les rames les plus récentes ou celles qui ont pu être rénovées. Elles sont, par exemple, dépourvues de climatisation, rendant les trajets en été plus difficiles à supporter.

Enfin, et c'est là mon dernier point, il a été vu que le tronçon de la ligne E étudié est homogène, à la fois dans sa composition et dans les perceptions qui en sont faites. Il serait

intéressant de se demander si cette homogénéité se retrouve jusqu'à Fontanil-Cornillon, même si la densité de bâti y est plus faible. De même, le tronçon de la ligne qui parcourt Grenoble, notamment après l'arrêt Alsace-Lorraine, est-il perçu de la même manière ?

La dernière ligne qui reste à voir est la ligne de bus C1. Même si le tronçon étudié est lui aussi situé en périphérie, et que la ligne est matériellement différente des lignes de tram, elle apporte de nouveaux éléments de compréhension.

## Ligne de bus C1

Schéma de la ligne de bus C1 avec les arrêts enquêtés et les tronçons étudiés

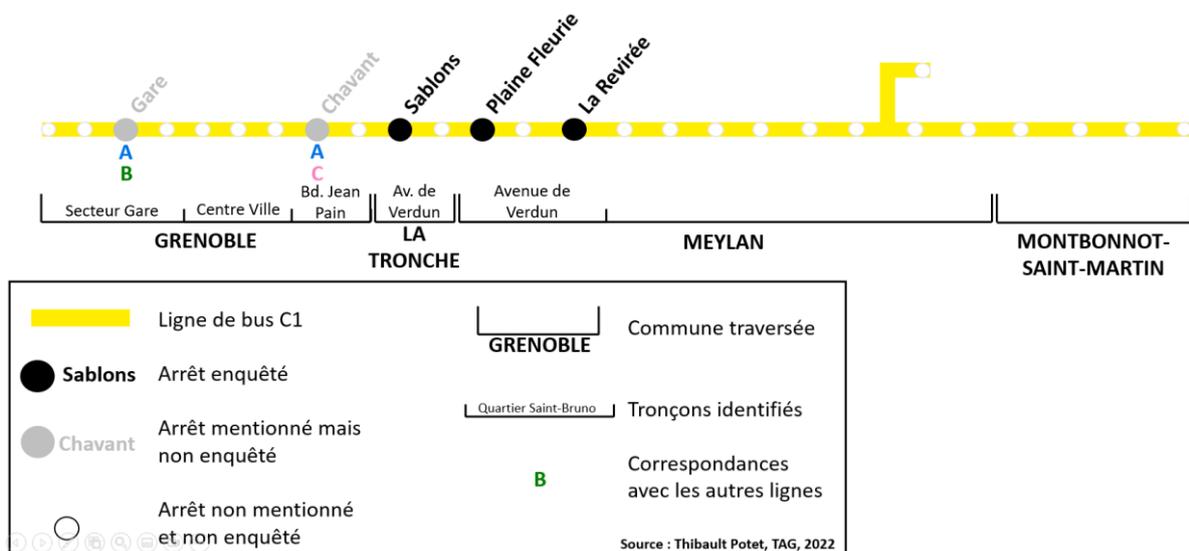


Figure 5 Schéma de la ligne de bus C1 enquêtée

Pour la ligne de bus C1, c'est principalement la commune de Meylan (Figure 5), elle aussi périurbaine, qui a été étudiée. Comme pour la ligne E, les arrêts du tronçon étudié sont relativement homogènes. Ce tronçon correspond à une route à quatre voies de circulation qui passe dans la ville, bordée d'immeubles d'habitation, de quelques commerces, d'entreprises et surtout un d'hypermarché à proximité de l'arrêt Plaine Fleurie.

La place de la voiture y est prépondérante et les espaces sont conçus pour les accueillir. Toutes les surfaces au sol sont larges, et cela se remarque même dans la composition des arrêts de bus : les abribus de l'arrêt Plaine Fleurie sont espacés, entre les deux sens de passage, de plusieurs dizaines de mètres, alors qu'ailleurs ils peuvent être en face l'un de l'autre. De plus, cette partie de la ville de Meylan est la porte d'entrée du Grésivaudan sur la ville de Grenoble. L'autoroute A41 rejoint ainsi l'Avenue de Verdun vers la sortie de l'hypermarché, augmentant le flux de voiture.

Plus spécifiquement aux arrêts enquêtés, celui de la Revirée est bruyant, à cause du flux de voiture constant, mais aussi car des travaux de constructions étaient réalisés non loin de l'arrêt au

moment de l'enquête. Ces travaux étaient aussi à l'origine d'un grand nombre de passage de camions, rajoutant du bruit et, comme le signale un.e enquêteur/rice, des odeurs d'essence. Une autre source de bruit, mais celle-ci plus sporadique, concernait le passage fréquent d'hélicoptères qui partaient et revenaient du CHU situé à La Tronche. Cela est, ici aussi, sûrement lié à la période de l'enquête : étant en plein milieu de la saison hivernale, le nombre d'intervention en montagne (et donc l'utilisation d'hélicoptères) augmente. Un exemple de la gêne occasionnée est le fait que deux personnes se sont placées derrière l'abribus pour téléphoner, et ainsi s'isoler autant que faire se peut du bruit.

Pour autant, ce sont des nuisances qui sont facilement ignorées par les personnes, dans la mesure où l'arrêt n'est qu'un point de passage. Un enquêté a pu nous rapporter que « c'est un lieu de correspondance », tandis qu'une enquêtée, à la question « est-ce que le bruit vous dérange ? », a répondu « on va pas rester ici ». Les nuisances sont facilement oubliées dans la mesure où personne n'a vocation à rester à cet arrêt ou autour de celui-ci. C'est un élément désagréable mais il n'est pas important car temporaire, uniquement le temps de l'attente du bus.

De même, les problèmes qui reviennent le plus sont les dysfonctionnements d'affichage électronique, les bus engorgés aux heures de pointe, ou bien le retard que ceux-ci peuvent prendre. Comme à une majorité d'arrêt, il y a un sentiment d'insécurité qui est présent chez les femmes, mais celui-ci n'est pas plus élevé qu'ailleurs, et il ne fait pas parti des problèmes les plus récurrents.

En termes de fréquentation, cet arrêt est, comme pour la ligne E, soumis à des mouvements pendulaires, avec des pics d'activités tôt le matin jusqu'à 8h30. Les mêmes pics n'ont pas pu être observés dans le retour le soir car aucune enquête n'a été réalisée sur ce tronçon en semaine entre 17h et 18h30. Il a y aussi la présence d'un parking relais situé à côté de l'arrêt, mais celui-ci n'est que très peu emprunté. Il est ressorti de l'enquête que les personnes préfèrent utiliser le parking de l'hypermarché pour se garer (celui-ci étant deux arrêts plus proches du centre-ville de Grenoble). Enfin, un élément propre à l'arrêt de la Revirée est la présence d'un collège situé non loin de celui-ci. Il n'a pas été rare de croiser des salves d'une vingtaine de collégien.nes qui arrivaient à l'arrêt de bus, changeant entièrement l'ambiance de l'arrêt.

Pour l'arrêt Plaine Fleurie, le même constat peut être posé, avec la particularité de la proximité à l'hypermarché qui est à prendre en compte. Cela joue notamment sur le flux de personnes qui est plus constant tout au long de la journée. Là aussi il y a beaucoup de nuisances sonores et olfactives, et les problèmes qui reviennent le plus sont liés à la ponctualité des bus, les heures de pointes et les écrans d'affichage. Un sentiment d'insécurité plus grand peut être mesuré par rapport à la Revirée, notamment la nuit. Une enquêtée explique ainsi « je ne me sens pas à l'aise pour attendre seule ». Mais ce sentiment d'insécurité est nuancé par d'autres qui ont expliqué se

sentir plus en insécurité ailleurs par rapport à Meylan. Une enquêtée raconte, par exemple, que « A Meylan y'a moins de risques, moins de monde par rapport à la place Grenette ». Les hommes quant à eux n'ont pas ce sentiment d'insécurité. Un des enquêtés a même fait le rapprochement entre le fait d'être un homme et de ne pas éprouver de peur : « on est des mecs donc ça va ».

Néanmoins, ce qui ressort notamment sur la ligne C1 à cet arrêt est sa praticité : elle permet de rejoindre le centre-ville en une dizaine de minutes. Elle est même qualifiée de sympathique par deux enquêtées, et un homme a même indiqué que « Le C1 c'est vraiment top ».

Enfin, l'arrêt Sablon est placé lui aussi Avenue de Verdun, sur la commune de La Tronche. Il peut être considéré comme faisant partie du même tronçon que les arrêts précédents, même si sa composition diffère des autres. Cette avenue relie Meylan à Grenoble et elle est une des portes d'entrée sur la ville de Grenoble (et un de ses axes majeurs), le boulevard Jean Pain en est le prolongement une fois sur le territoire de cette dernière. Là où sur le reste du tronçon le bâti est à quelques mètres de la route, ici il est à quelques dizaines de mètres. La route a une place encore plus importante, et aucune autre fonction non liée à la voiture est identifiable (à part l'arrêt de bus).

L'ambiance est la même que pour les arrêts précédents. Un.e enquêteur/riche a même indiqué dans son compte-rendu que « Plaine Fleurie est une station silencieuse à côté ». Les usager.es sont partagés/es entre le fait que l'arrêt est bien aménagé, avec une passerelle qui permette de passer au-dessus de la route, et un tunnel qui passe en dessous, et d'autres qui justement, critiquent cet arrêt trop grand, au bord d'une route très passante, non conçue pour être utilisé par des piétons.

Ainsi, ce tronçon, bien que présentant de nombreux problèmes (nuisances sonores, place prépondérante de la voiture, difficulté pour circuler en tant que piéton.ne...), n'est pas particulièrement mal perçu. Les nuisances, dans le cas d'un déplacement à pied puis en transport ne seront alors que temporaires, permettant aux personnes de passer outre. Ces espaces ne sont que transitoires et ils sont utilisés uniquement car ils permettent de se rendre ailleurs via le bus. Les usager.es n'ont pas vocation à rester : iels se rendent soit en centre-ville, soit rentre chez elleux, et considère cet espace comme une sorte de « non-lieu » (notamment dans le sens où c'est un tronçon est conçu et uniformisé pour la voiture et non pour l'humain).

Cela se remarque à travers le fait que la ligne C1 est plutôt appréciée. Elle permet de lier rapidement Meylan et le centre-ville de Grenoble, ce qui en fait un élément plaisant pour les usager.es. De plus, les points négatifs les plus récurrents sont lorsque l'usage du bus est perturbé : soit pendant des retards, soit lorsqu'il est saturé, soit lorsque les panneaux électroniques qui permettent de connaître les prochains passages ne fonctionnent pas. Dans ce dernier cas, cela a

notamment un impact sur la manière de prévoir et d'anticiper le trajet qui va être effectué. Toutes les autres nuisances ne sont pas évoquées bien que présentes. De même pour la question du sentiment de sécurité. Certes il est présent et plus marqué chez les femmes (comme ailleurs), notamment à l'arrêt Plaine Fleurie, mais il n'en est pas un élément qui ressort beaucoup dans les discours, alors même que ce tronçon pourrait se prêter à favoriser le sentiment d'insécurité : la nuit, la route est déserte et tout paraît vide, en plus de se trouver dans un lieu grand et qui n'est pas à échelle humaine.

Et c'est peut-être là l'élément le plus intéressant : tout montrerait que cet espace n'est pas agréable, mais il n'est pas détesté. Au contraire, ici l'espace de la ligne de bus est appréciée pour sa praticité. En comparant la ligne C1 à la ligne A, il est possible de se demander comment une telle différence est-elle possible ? Evidemment, le fait de comparer une ligne de bus à une ligne de tram est probablement un élément explicatif. D'un côté il y a un véhicule qui circule en voie propre, avec une implantation spécifique, tandis que de l'autre il y a un véhicule qui peut circuler en voie propre (mais pas nécessairement) et qui emprunte les mêmes routes que les voitures. De plus, les vitesses des machines ne sont pas les mêmes, ni les fréquences de passage. D'autres éléments explicatifs peuvent être les quartiers d'implantation, les lieux desservis et traversés, les populations qui empruntent ces transports, etc.

## **Interprétation**

Il a ainsi été vu que Grenoble ne fait pas exception à la règle en ce qui concerne les questions liant genre et mobilités. Statistiquement, les femmes ressortent comme effectuant le travail de *care* : ce sont elles qui se déplacent le plus pour s'occuper d'autrui, ce sont elles qui sont plus souvent chargées (poussettes, par exemple) et ce sont elles qui se déplacent le plus avec les enfants. De plus, comme le confirme l'étude des différentes lignes, elles ont de manière générale un sentiment d'insécurité plus exacerbé que les hommes.

Tous ces éléments rejoignent et confirment différents travaux, à la fois sur le « travail domestique mobile » (Gilow, 2018), que sur le sentiment de sécurité (Lieber, 2011). Ces résultats peuvent paraître étonnant, notamment au prisme de ce qui a été montré plutôt dans ce mémoire, à savoir un engagement politique prononcé sur les questions d'égalité à Grenoble. Plusieurs pistes sont alors à suivre. Le fait d'avoir une politique d'égalité plus prononcée peut ne pas être suffisant au regard des progrès à accomplir. De plus, même si une volonté politique est présente, ce n'est peut-être pas le cas de tous les acteurs. Les différents réseaux de transport à Grenoble sont gérés par différentes institutions et différents acteurs (à la fois publics et privés, ainsi que les *passager.es* du réseau et les *citadin.es*). Ainsi, même si un des acteurs pousse pour une politique plus inclusive (avec des actions qui vont dans ce sens), ce ne sera pas le cas de tous.

Ces résultats ont également montré que des différences existent entre les lignes. Il a été vu, dans le cadre du tronçon étudié, que la ligne A est très mal perçue, notamment chez les femmes, malgré des arrêts de tram aménagés de différentes manières. Ce qui pose principalement problème est le facteur humain (à la fois la présence d'hommes, mais aussi d'autres facteurs sociaux comme la classe). L'aménagement en lui-même des arrêts pourrait régler certains problèmes (comme enlever les terrasses à l'arrêt Saint-Bruno), ou participer à un meilleur sentiment de sécurité en travaillant sur les ambiances et les lumières des arrêts. Ces éléments sont déjà connus, comme j'ai pu en discuter lors de mon stage chez Genre et Ville.

La ligne E a permis de voir que des mobilités pendulaires genrées étaient observables. L'étude de cette ligne a aussi permis de confirmer le fait que les nœuds du réseau posent plus facilement problème en termes de perception, d'autant plus qu'ici le premier nœud rencontré pour les personnes venant des communes périurbaines marque une coupure dans leur trajet.

En outre, ce qui a été étonnant, c'est de voir que, dans le cas de la ligne C1, beaucoup plus de nuisances sont présentes tout au long des arrêts étudiés. Néanmoins, celles-ci ne posent pas de problème aux usagers, tous genres confondus. Au contraire, la ligne de bus est, elle, appréciée et cela est notamment dû à sa praticité. Cette dernière permet alors d'oublier, ou du moins de mettre sous le tapis les désagréments qui peuvent gêner ailleurs.

Ce que montre le cas de Grenoble, c'est que des différences genrées sont observables d'une ligne à l'autre. À la fois dans les usages (par exemple, les mobilités pendulaires genrées de la ligne E), que dans les perceptions (les différences entre les lignes A et C1, ou lorsque la ligne E se connecte à la ligne A). Comment alors expliquer ces différences pour des lignes qui, sur le papier, sont la même chose ? Les quartiers d'implantations des arrêts jouent un rôle, notamment en termes de fonctions urbaines, mais c'est surtout le facteur humain qui prédomine. Même si le genre est une des principales caractéristiques (la présence d'hommes étant le facteur majoritaire dans le sentiment d'insécurité), d'autres caractéristiques sociales sont à prendre en compte, comme la classe ou l'âge. D'autres explications peuvent aussi entrer en jeu : l'aménagement des arrêts permet d'en modifier les perceptions, à la fois pour gérer les flux de personnes, mais aussi en jouant sur les ambiances. Enfin, la question du matériel utilisé peut aussi se poser : y-a-t-il une différence de perception entre bus et tram ? Les différents types de tram, et notamment ceux vieillissants de la ligne A, participent-ils aussi à la mauvaise perception de la ligne ?

Un autre élément qui serait intéressant d'affiner concerne le traitement des données, notamment sur les perceptions des personnes. Ici, les femmes, les hommes et les personnes non binaires ont été considérés comme des groupes distincts et homogènes, mais cela serait intéressant, finalement dans une perspective intersectionnelle, de croiser les réponses avec d'autres

éléments sociaux-démographiques. Arnaud Alessandrin et Johanna Dagorn ont, par exemple, montré que toutes les femmes ne sont pas égales face au harcèlement. Iels identifient deux catégories surreprésentées : « Les femmes porteuses d'un stigmat que nous qualifierons de « débord » (débord du genre pour les femmes trans, débord du corps pour les femmes obèses, débord culturel pour les femmes voilées) « ainsi que « les jeunes filles et les étudiantes » (Alessandrin et Dagorn, 2018, 156). Pour ces premières il s'agit d'agressions qui relèvent du fait de ne pas répondre aux normes de genre (les auteur/rices parlent de « police du genre ») et qui vont de pair avec des réactions très violentes (par exemple des crachats), tandis que pour ces deuxième, il s'agit plus de la fréquence élevée des agressions qui est marquante. Les formes de violence subies sont différentes d'une personne à l'autre et l'étude ici réalisée à Grenoble ne permet pas de prendre ces particularités en compte.

Enfin, ces résultats ne sont valables qu'en ce qui concerne la population des usager.es des transports en commun. En effet, et c'est un des points faibles de l'enquête, elle ne prend pas en compte les perceptions des non utilisateur/rices du réseau. Comme cela a pu être évoqué lors des focus group, des femmes préfèrent utiliser leur voiture plutôt que le tram car cela leur donne un meilleur sentiment de sécurité. Une autre a pu signaler qu'à l'arrivée d'un deuxième enfant, il est compliqué d'emprunter les transports en commun, au risque d'y passer la majeure partie de son temps. Toutes ces personnes qui ne prennent pas les transports en commun ont pour autant des perceptions et non-usages de ceux-ci ; et ces discours sont manquants dans l'analyse qui est ici faite.

## **Prise en compte du harcèlement**

### **! VSS !**

Une dernière thématique qui n'a pas pour l'instant pas été abordée dans les résultats est celle du harcèlement. Jusqu'à présent, la question du sentiment de sécurité, liée au harcèlement, a été évoquée, mais elle ne permet pas de soustraire l'analyse du harcèlement en lui-même, d'autant plus lorsqu'il s'agit de traiter de la question du genre dans les transports en commun. Que cela soit aussi bien, et malheureusement, sur l'ampleur du problème, que sur les rapports de domination sous-jacents, le harcèlement est une composante qui ne peut pas être ici ignorée. Une partie du questionnaire y était d'ailleurs dédiée, notamment afin de pouvoir récolter les témoignages des personnes qui acceptaient d'en parler. Cette question ne concerne pas uniquement le genre (d'où l'utilisation du terme « rapports de domination ») : racisme, lgbtphobie, validisme...

Le choix de traiter cette question à part dans les résultats peut paraître étrange. Cela sera expliqué et détaillé après avoir posé une définition du harcèlement. Suite à quoi, les résultats de

l'enquête seront vus et traités à travers la base quantitative qui a été récoltée et les observations qui ont été menées.

## **Définition du harcèlement**

Avant de discuter des résultats sur le harcèlement, il est important de pouvoir poser une définition claire de cette notion.

Dans un avis publié en 2015 par le Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh), les termes de « harcèlement sexiste » et « violences sexuelles » sont utilisés. Là où le terme violences sexuelles renvoie à toutes les manifestations telles qu'établies dans la loi (agression sexuelle, exhibition, viol...), le terme de harcèlement sexiste regroupe un plus grand nombre de comportements. Celui-ci est définie comme étant « le fait d'imposer tout propos ou comportement, à raison du sexe, de l'orientation ou de l'identité sexuelle supposée ou réelle d'une personne, qui a pour objet ou pour effet de créer une situation intimidante, humiliante, dégradante ou offensante portant ainsi atteinte à la dignité de la personne » (HCEfh, 2015, 14). Même si le terme de « sexe » est ici préféré à celui de « genre », cette définition permet d'élargir les situations et les actes posant problème, et ce même s'ils ne sont pas tous légalement condamnables. Arnaud Alessandrin et Johanna Dagorn précisent ainsi que « la notion de harcèlement « sexiste » permet d'élargir le panel des actes et propos pris en considération dans l'expérience du harcèlement vécu par les femmes », et l'avis du HCEfh précise que « le harcèlement sexiste peut prendre des formes diverses comme par exemple des sifflements ou des commentaires sur le physique, non punis par la loi, ou des injures, punies par la loi » (HCEfh, 2015, 14).

Le harcèlement sexiste et les violences sexuelles ne sont, pour autant, pas incompatibles. Toujours dans l'avis rendu par le HCEfh, « une même agression peut commencer par du harcèlement sexiste et se poursuivre par des violences sexuelles » (HCEfh, 2015, 14). En outre, et plus récemment en France, il a été mis en place un délit d'outrage sexiste en 2018 (Article 621-1 - Code pénal - Légifrance, s. d.). Celui-ci avait pour objectif de permettre une condamnation légale du harcèlement de rue, et plus largement du harcèlement sexiste. Même si cette mesure n'a pas eu l'efficacité escomptée (Martot, 2020), la prise en compte dans le cadre légal des différentes atteintes sur une base sexiste progresse.

C'était là un des objectifs de ces questions de l'enquête : permettre d'avoir des données sur ces questions de harcèlement au sens large, que ce soit des commentaires non désirés, que des agressions sexuelles. Un autre objectif était aussi de voir comment étaient vécues ces expériences, quelles incidences elles avaient, mais aussi leurs perceptions, notamment à travers la question du sentiment de sécurité. Pour revenir au texte d'Arnaud Alessandrin et Johanna Dagorn, iels expliquent que le sentiment de sécurité n'est qu'un construit, les personnes pouvant donc se sentir

plus vulnérables sans forcément être plus exposées, et c'était ici un élément qui devait être pris en compte.

Parler ici de harcèlement au sens large était un moyen de discuter à la fois du ressenti des personnes interrogées, mais aussi d'élargir la question du vécu, notamment en ne prenant pas seulement les faits graves en compte. Jusqu'alors, je n'ai mentionné que les questions de harcèlement sexiste, mais il s'agissait dans l'étude de ne pas s'arrêter à cette question. Même si une démarche intersectionnelle n'a pas pu être mise en place, les sujets abordés et les questions posées se concentraient aussi sur d'autres formes de harcèlement et de discrimination : racisme, lgbtphobie, validisme...

Néanmoins, cette large considération des violences et du harcèlement n'a pas pu ici être traitée de la même manière que les autres résultats.

## **Choix de traitement**

Les matériaux concernant le harcèlement et les discriminations qui ont été récoltés durant cette étude ne permettent pas un traitement géographique, et il y a plusieurs raisons à cela.

Tout d'abord, l'enquête a été réalisée à différents arrêts de bus et de tram de l'agglomération grenobloise. Ce sont, au total, plus de 270 micro-entretiens qui ont été réalisés sur plusieurs séances. Cela constitue une bonne base pour mener une étude quantitative générale à l'ensemble du réseau TAG, d'autant qu'il a été essayé de créer un échantillon représentatif à travers l'âge des répondant.es. Néanmoins, à l'échelle des arrêts en eux-mêmes, il n'y qu'une dizaine de répondant.es. Même si là aussi la question de la représentativité par l'âge a aussi été mise en place, le faible nombre de réponses ne permet pas un traitement statistique des données.

De plus, les questions concernant le harcèlement et les discriminations ont été posées à la fin des questionnaires. Cela avait l'avantage de garder les questions les plus sensibles pour la fin, évitant ainsi d'aborder des sujets difficiles d'entrée de jeu, en plus de permettre une certaine mise en confiance des répondant.es. Pour autant, certains entretiens n'ont pas pu être menés à termes, notamment car les personnes devaient partir, leur transport arrivant à l'arrêt. Même si dans certains cas il a été possible de poursuivre l'entretien dans le bus ou le tram, dans d'autres cela n'a pas été réalisable. Au début de la phase de terrain, cette décision de demander à poursuivre l'entretien dans le transport n'avait pas encore été évoquée, et lorsqu'elle l'a été, il a été décidé de ne pas le faire si le transport était déjà congestionné.

En plus d'avoir donc moins de réponses sur les questions de la fin de la grille d'entretien par rapport aux questions du début, les questions concernant les types de harcèlement subis ou les discriminations pouvaient être spécifiques, ne permettant pas à tout le monde de répondre. Ainsi, même si sur la première question portant sur le harcèlement il y a eu un total de 224 répondant.es

(141 femmes, 80 hommes et 3 personnes non-binaires), la question sur les discriminations subies n'a reçu que 55 réponses au total (40 femmes, 13 hommes et 2 personnes non-binaires).

Deux éléments sont à prendre en compte. En premier, le fait que beaucoup d'arrêts ne présente qu'un faible nombre de réponses. En deuxième, et plus spécifiquement sur les questions de harcèlement et discrimination, il y a encore moins de réponses disponibles. Même une étude par tronçons, comme cela a été fait avec le reste des réponses, une analyse statistique reste compliquée à mettre en place. C'est pourquoi les réponses sont ici traitées à part et de manière générale. Cela fait écho à la remarque faite en introduction de ce mémoire : très peu de données détaillées au sein même d'un réseau sont disponibles. Traiter ces données de manière générale à tout le réseau fait perdre en détails d'analyse, mais cela permet d'avoir une base solide pour les résultats.

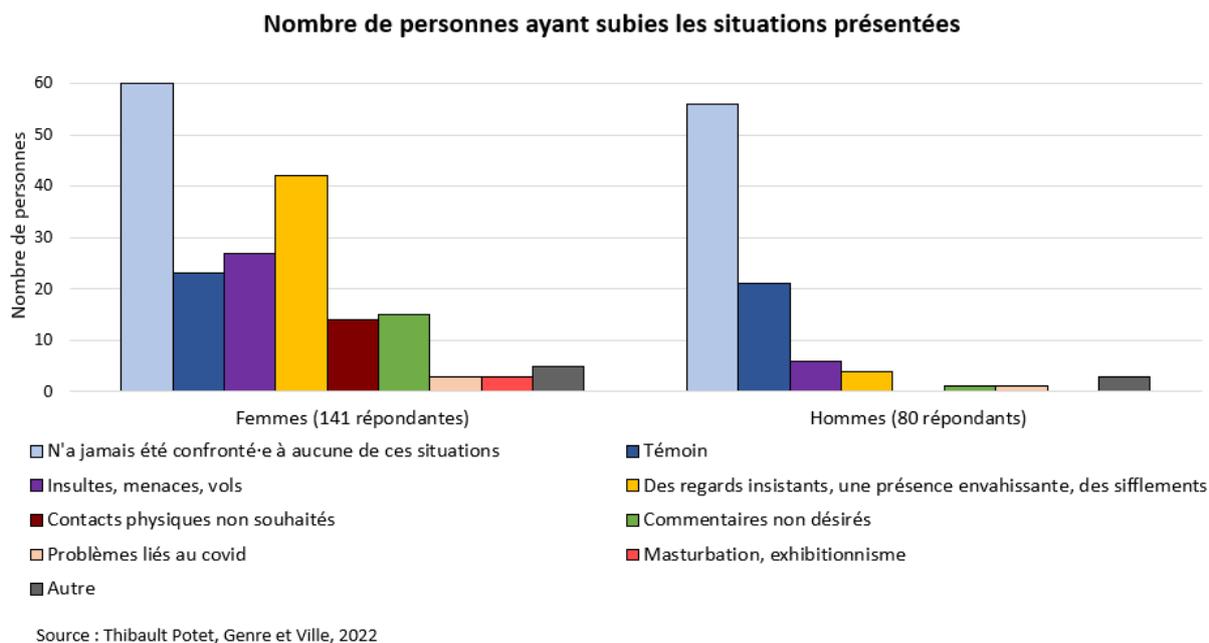
Même si l'ajout des données qualitatives pourra permettre de nuancer les résultats présentés, notamment pour certains arrêts, celles-ci ne permettent pas non plus une analyse détaillée. D'une part, les questions portaient sur le vécu et le ressenti de manière générale dans les transports, ce qui ne permet pas de réaliser une analyse spatiale. D'autre part, mener un entretien à un arrêt précis ne veut pas dire que les réponses de l'enquêté.es, et les éventuels récits, ont pris place au même arrêt. Ses réponses peuvent très bien être localisées ailleurs, à l'autre bout de la ville. Ainsi, même si des récits ont pu être récoltés, ceux-ci ne sont pas toujours localisés, ne permettant pas une analyse spatiale. Les récits qui ont été localisés, c'est-à-dire pour ceux où l'enquêté.e a précisé le lieu, pourront servir, mais à la marge et pour préciser certains résultats ou mettre en avant certaines pistes, notamment car c'est la seule manière de pouvoir les exploiter rigoureusement.

À noter enfin que les résultats présentés, et notamment les graphiques, ne montrent pas les réponses des personnes non-binaires. Cela s'explique par le nombre réduit de personnes non-binaires rencontrées. Afficher leurs réponses dans les graphiques aurait rendus ces derniers moins lisibles, en plus de ne pas permettre une lecture fidèle du graphique concernant ces personnes. J'ai bien conscience que cela participe, en un certain sens, à l'invisibilisation des personnes non-binaires, mais cela relève ici d'un problème de lisibilité et de cohérence. Si le faible nombre de réponses à certaines questions est déjà un problème de manière générale, cela l'est encore plus quand il s'agit d'appliquer d'autres filtres d'analyses, comme ici le genre. De plus, même si les graphiques ne montrent pas leurs réponses, cela ne veut pas dire que leurs témoignages seront ignorés.

## **Résultats de l'étude**

La première question posée concernait le fait d'avoir vécu ou non différents types de situation (insultes, menaces, regards insistants...). Plusieurs réponses pouvaient être données en même temps. Ainsi le total des réponses peut dépasser le nombre de répondant.es. En outre, la

catégorie de témoin n'a été ajouté qu'en traitant les données, car beaucoup de personnes avait signalé avoir déjà été témoin, sans que cela ne soit demandé pour autant. Il en est de même pour la catégorie « problèmes liés au covid ». L'enquête a été menée pendant que le port du masque était obligatoire dans les transports, et plusieurs personnes signalaient des manquements quant au respect de cette consigne. Il a donc été décidé de créer une autre catégorie spécifique pour les prendre en compte. Enfin, la catégorie « autre » regroupe toutes les réponses qui n'ont pas pu être classées, telles que les différentes incivilités signalées ou les personnes en état d'ébriété.



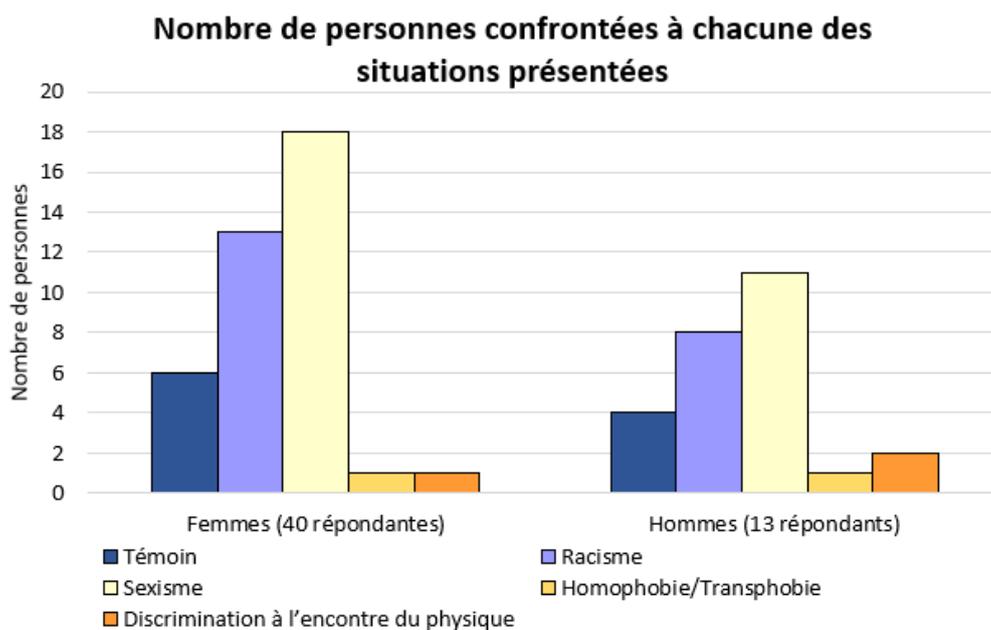
*Graphique 2 Les différentes situations subies par les femmes et les hommes*

Les hommes déclarent en grande majorité ne pas avoir été confrontés à ces types de situations (56 répondants sur 80, soit 70 % d'entre eux). L'élément le plus fréquent pour ces personnes reste le fait d'être témoin (21 hommes), puis les insultes/menaces/vols (6 réponses) ainsi que les regards (4 réponses). Comme pour les hommes, les femmes sont une majorité à rapporter ne jamais avoir été confrontées à ce genre de situation, mais cela reste dans une moindre mesure (60 réponses sur 141 répondantes, soit 42 % d'entre elles). Elles sont proportionnellement plus nombreuses à subir des regards insistants/présence envahissante/sifflements (42) ainsi que des insultes/menaces/vols (27 d'entre elles). Ce sont aussi les personnes à rapporter le plus de contacts physiques non souhaités (14 femmes pour 0 homme, tout en gardant en tête que plus de femmes ont répondu à cette question) et des commentaires non désirés (15 femmes pour 1 homme). Comme pour les femmes, les personnes non binaires ont signalé principalement des insultes, menaces, vols et des regards insistants.

Ces résultats ressemblent à ceux récoltés dans d'autres études : les femmes sont plus nombreuses à subir du harcèlement que les hommes. Par exemple, Maud Navarre et Georges Ubbiali expliquent que « les femmes [...] sont largement soumises à des violences, en particulier aux violences masculines, dans leur fréquentation de l'espace public ». Plus particulièrement, iels ont montré, en se basant sur les résultats de l'enquête virage (Violences et rapports de genre), que 25 % des femmes ont déjà subi « une forme de violence sexuelle (dragage, insulte, attouchement) dans l'espace public », contre 14 % des hommes.

Ici cela est d'autant plus marqué que le type de violences est bien distinct. Les femmes sont quasiment les seules à subir des commentaires non désirés, des contacts physiques non souhaités, ou à avoir rapporté des cas de masturbation. Cela montre bien dans chacun des cas les dynamiques genrées à l'œuvre, et cela se confirme à travers les données qualitatives récoltées. Il est possible de remarquer que les problèmes les plus récurrents chez les hommes, notamment lorsqu'ils sont témoins mais pas que, relèvent de la dispute, d'un conflit ouvert entre plusieurs personnes (bagarre, insultes qui fusent...). Un enquêté a ainsi expliqué que c'était « Souvent des règlements de compte entre des personnes qui se connaissent. Moi un mec a essayé de m'embrouiller une fois, mais je lui ai mis une patate et ça s'est calmé ». Le langage utilisé pour parler des cas de harcèlement lorsqu'ils sont témoins minimise ces cas : les hommes utilisent régulièrement le terme « d'embêter », « d'embrouille » ou bien « d'altercation ». À l'opposée, les femmes parlent moins de ces conflits ouverts, même lorsqu'elles en ont été témoins. Elles sont dans une situation où une seule personne les harcèle, plutôt que dans le cadre d'un conflit ouvert où deux personnes sont impliquées dans les violences.

Les femmes subissent ainsi un harcèlement sexiste et sexuel qui ne se retrouve pas chez les hommes, mais en plus, les violences ne sont pas qualifiées de la même manière. C'est un élément qui peut être retrouvé dans les travaux de Sian Lewis. Selon la chercheuse, les femmes sont plus réticentes à « faire une scène » et à déranger les rythmes établis (rappelant par là même les travaux de Tonnelat), ce qui correspond ici à plusieurs des témoignages recueillis. Se permettre une réaction en cas de harcèlement ou d'agression implique de leur donner forme et de les verbaliser. Cela peut se faire, par exemple, en réagissant et en confrontant l'agresseur, ou en demandant de l'aide à d'autres passager.es. Tandis que passer outre permet de percevoir ces situations comme temporaire, notamment car les trajets en transport en commun le sont aussi.

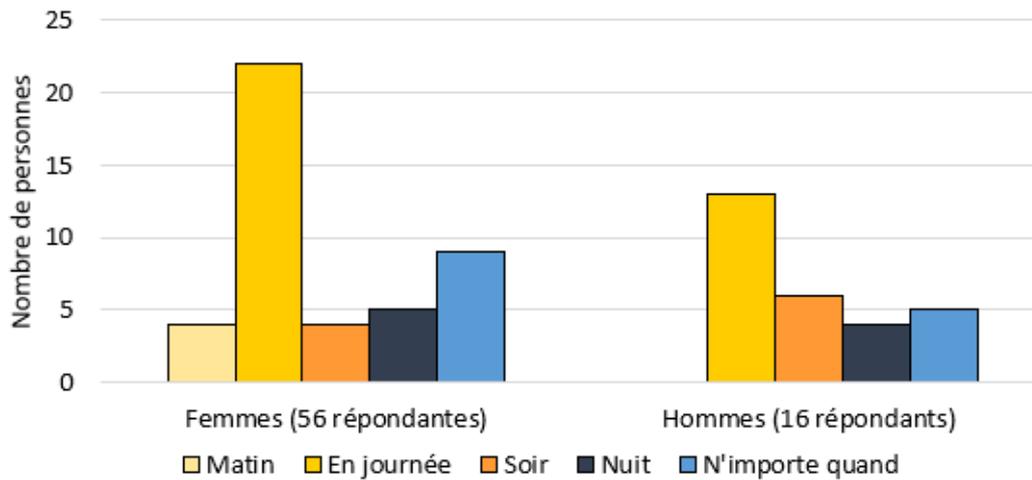


Source : Thibault Potet, Genre et Ville, 2022

*Graphique 3 Nombre de personnes confrontées à du sexisme, du racisme, de la lgbtphobie ou d'une discrimination à l'encontre du physique*

En ce qui concerne plus particulièrement les cas des discriminations, là aussi il est possible de constater des dynamiques genrées. Tout d'abord, plus d'hommes que de femmes ont indiqué avoir été témoins alors même que plus de femmes ont répondu à cette question (6 hommes et 4 femmes, pour 13 répondants et 40 répondantes). Ensuite, 15 des répondantes (soit presque un tiers) ont indiqué avoir déjà été confrontées ou avoir vu du racisme, et 26 à du sexisme (soit plus de la moitié). Elles sont aussi les seules à avoir été confrontées à de l'homophobie ou de la transphobie, et à des discriminations à l'encontre du physique.

### Moment de la journée pendant lequel ces situations se sont déroulées

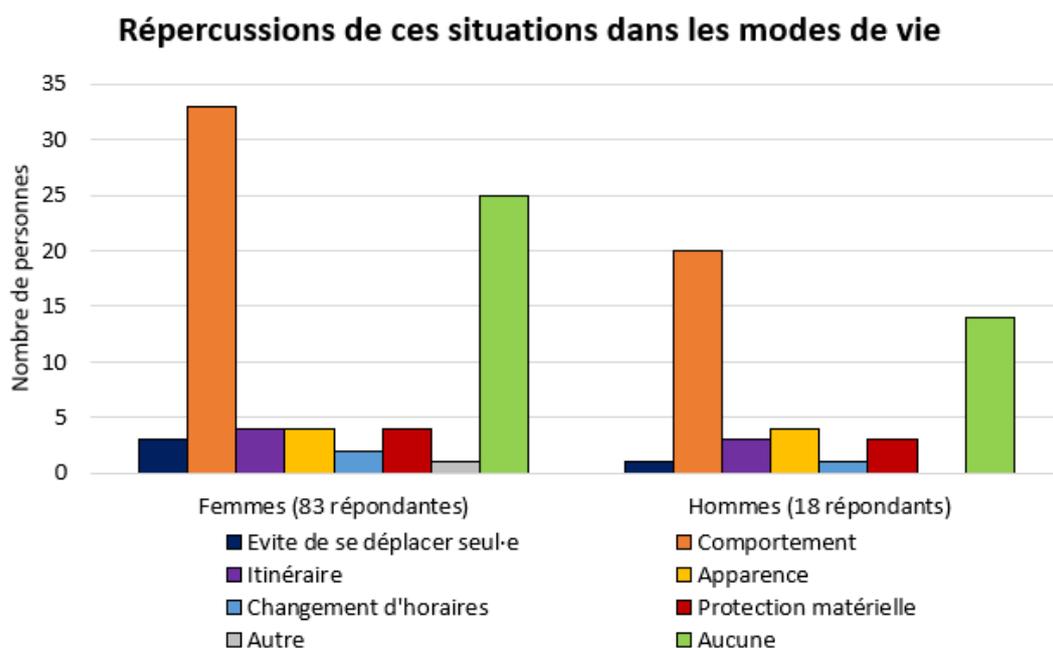


Source : Thibault Potet, Genre et Ville, 2022

Graphique 4 Moments de la journée où se sont déroulés les situations rencontrées

De manière générale, le harcèlement et les discriminations se déroulent en grande majorité dans le transport, comme le rapportent à la fois les femmes et les hommes interrogés. En ce qui concerne le moment de la journée (une seule réponse possible pour cette question), les femmes et les hommes font des constats différents. Même si les deux rapportent en majorité que cela arrive en journée (trois quarts des hommes et presque la moitié des femmes), les femmes sont proportionnellement plus nombreuses à indiquer que les cas de harcèlement et de discrimination arrivent aussi le soir et à n'importe quel moment de la journée.

Sur les données qualitatives, il apparaît une plus grande peur des femmes le soir et lorsque les transports sont vides ou bondés, mais elles se sentent plus rassurées en présence de quelques personnes. De même, quelques-unes ont indiqué être plus rassurées par la présence d'étudiant.es, notamment sur les lignes B et C qui desservent le campus. Comme l'ont indiqué plusieurs répondantes, ce sont des lignes sur lesquelles « c'est toujours animé, donc on s'y sent plus sereine, même à 1h du matin » et où « il n'y aura jamais de soucis car il y a plus d'étudiants ». Ce cas grenoblois correspond à des études nationales où les femmes ont un sentiment d'insécurité plus grand dans les transports. Une étude de l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales, publiée dans *Le Monde* en janvier 2018, indiquait que 51 % des femmes et 38 % des hommes ne se sentaient pas en sécurité dans les transports en commun (AFP, 2018). Et cela se retrouve à Grenoble : à la fois le sentiment d'insécurité est plus grand chez les femmes, et elles sont aussi proportionnellement plus nombreuses à avoir subi des violences.



Source : Thibault Potet, Genre et Ville, 2022

Graphique 5 Répercussions sur les modes de vie

Enfin, il a été évoqué avec les enquêtés les conséquences du harcèlement et des discriminations subies. Pour cette question aussi, plusieurs réponses pouvaient être données et les réponses ont été regroupées en différentes catégories. La catégorie « comportement » désigne tous les comportements d'évitement (changement de trottoir, utilisation d'écouteurs...), tandis que « autre » désigne, par exemple, les personnes développant un fort sentiment de défiance envers les autres. Il apparaît qu'une très grande majorité des hommes a indiqué que ces incidents n'ont pas eu de conséquence sur leur manière de se déplacer (11 réponses pour 18 répondants), plus d'un quart ayant expliqué avoir changé de comportement (6 répondants). Pour les femmes, le constat est bien différent : plus de la moitié des répondantes a dit avoir changé de comportement (47 réponses pour 83 répondantes) et elles sont un peu plus d'un quart à indiquer ne rien avoir changé. Les femmes et les personnes non-binaire (3 répondant·es) sont les seules à avoir changé leur apparence (7 femmes et une personne non-binaire) et/ou à avoir une protection matérielle (une personne non-binaire et 6 femmes). Les femmes sont les seules dans l'enquête à éviter de se déplacer seules (4 répondantes) et à changer leurs horaires pour se déplacer (3 répondantes). Les femmes et les personnes non-binaires déploient ainsi plus de stratégies suite à des agressions.

En se penchant sur les verbatims et les récits des femmes, il est possible de voir qu'elles sont plus vigilantes que les hommes. Elles sont beaucoup à indiquer « rester sur leur garde », « se méfier » ou à « rester en alerte ». Quelques hommes l'indiquent aussi, mais plutôt par rapport aux éventuels pickpockets, là où pour les femmes cela concerne un plus grand éventail de situations.

Cela confirme le fait que les femmes sont plus impactées par ces incidents, et que même en absence de moyens d'évitement, elles ont cette pression qui reste présente.

Il vient ainsi d'être vu dans cette partie que, en ce qui concerne la question du harcèlement (au sens large) et des discriminations, les femmes sont plus impactées que les hommes. Il a été vu que les femmes déclarent subir plus (que ce soit sur les différents types de situations identifiées que leur nombre) de harcèlement que les hommes. De plus ce harcèlement n'est pas perçu de la même manière entre femmes et hommes. Ces derniers évoquent plutôt des conflits entre passager.es, là où les femmes témoignent des cas de harcèlement qu'elles ont subi. Les hommes parlent d'ailleurs du harcèlement de manière atténuée, ce qui est moins le cas des femmes.

Ce harcèlement, qui arrive la plupart du temps dans le transport, touche les femmes de manière plus conséquente tout au long de la journée. Là où les hommes rapportent ces incidents plutôt en journée, les femmes sont exposées aussi bien en journée que le soir. Cela se voit aussi à travers la peur généralisée qui existe le soir à beaucoup d'arrêts.

Ces agressions ont des conséquences, à la fois sur les peurs et le sentiment de sécurité, mais aussi sur des techniques d'évitement adoptées. Là où pour les hommes cela se résume à faire plus attention, voire modifier son comportement, les femmes déploient une multitude de stratégies, généralement combinées.

Ces résultats recourent d'autres études déjà menées sur le sujet, mais ils apportent quelques précisions, notamment du côté des hommes, pour qui la question des violences n'a pas la même définition, ni le même sens, que pour les femmes.

**! Fin VSS !**

## Conclusion

Ce mémoire s'est basé sur l'étude de cas des transports en commun à Grenoble, et plus particulièrement l'étude des lignes de tram A et E, ainsi que la ligne de bus C1. Cette étude portait notamment sur les questions de genre et a été réalisée dans le cadre d'un stage avec Genre et Ville.

Il a tout d'abord été vu que des travaux sur genre et mobilités, ainsi que sur genre et espaces publics (dans le cas où les transports en commun sont considérés comme tels) montrent des disparités entre femmes et hommes. Ces disparités sont à la fois en termes d'accès, d'usages et de perceptions de ces espaces. De même pour les mobilités qui sont genrées, et qui sont généralement le prolongement d'un travail domestique gratuit. Néanmoins, et c'est là le point de départ des réflexions de ce mémoire, ces études se basent sur une étude globale d'une ville ou d'un espace, sans intégrer d'éventuelles spécificités internes.

Le cas de Grenoble a été choisi pour deux principales raisons. D'une part, car j'avais une porte d'entrée dessus via un stage que j'ai réalisé avec Genre et Ville. D'autre part, car la ville présentait plusieurs caractéristiques intéressantes : son agglomération est engagée sur les questions d'égalité, pouvant donc être un facteur décisif dans les résultats, et le développement du réseau de tram, bien que similaire à d'autres grandes villes françaises, s'est fait dans un contexte particulier.

Parmi les résultats qui ont été obtenus, il a été montré que des dynamiques genrées sont aussi à l'œuvre à Grenoble, que cela soit à la fois dans les mobilités, notamment avec les mouvements pendulaires genrés ou le travail domestique mobile, que dans les perceptions, avec le sentiment de sécurité (ou d'insécurité). Cela ne s'arrête pas là, car le harcèlement aussi répond à des critères genrés. Il a notamment été confirmé que les femmes sont plus touchées que les hommes, sur un éventail de violences plus large, avec des conséquences plus nombreuses (à la fois sur le comportement adopté que sur la manière d'évoquer le sujet). Tous ces éléments viennent confirmer la littérature sur genre et mobilités.

Par ailleurs, et c'est là la nouveauté que propose ce mémoire, des effets de ligne ont été observés. Il apparaît que certaines lignes ne sont pas appréciées (et ce, par l'ensemble des usagers du réseau), notamment par les femmes, et principalement sur la base d'un facteur humain. D'autres éléments peuvent aussi jouer dans les perceptions, comme l'aménagement des arrêts. En outre, une ligne de bus a montré que même si elle présente plusieurs éléments négatifs, elle reste appréciée et les nuisances présentes sont rapidement ignorées. Ici les nuisances ne sont pas liées directement à un facteur humain et cela peut en être l'explication. Enfin, le cas de la dernière ligne a permis de mettre en avant les mobilités pendulaires genrées. Elle a permis de montrer que le passage d'un nœud (et potentiellement, dans le cas de Grenoble, d'un seuil que représente ledit nœud) change la

perception des transports. Il reste à confirmer, car cela n'a pas pu être fait, si le reste de la perception de la ligne est impactée par le passage de ce nœud.

Bien évidemment, des limites se posent à l'étude réalisée. Tout d'abord, la prise en compte du réseau en tant tel quel n'a pas été possible, notamment car les données ne permettaient pas une telle analyse. De plus, toutes les lignes étudiées ne l'ont pas été dans leur intégralité. De nombreux tronçons n'ont pas été étudiés et il serait intéressant de se pencher sur eux afin de voir si les résultats trouvés sont valables pour toute la ligne. Travailler sur un réseau entier permettrait d'approfondir les différences entre les lignes et de suivre les pratiques et perceptions des usager.es pendant l'ensemble de leur trajet, et donc sur toutes les lignes empruntées. Cela permettrait aussi d'étudier plus en détail les nœuds et les effets qu'ont les quartiers traversés.

De plus, cette étude s'est faite uniquement sur la base des réponses des usager.es du réseau de transport en commun. Les non-usager.es n'ont eu ici que très peu place. Pourtant, le fait que ces personnes ne prennent pas le bus ou le tram est motivé par plusieurs raisons qui sont autant d'éléments qui viendraient préciser l'analyse.

Enfin, même si une distinction entre tram et bus a été faite dans ces pages, elle n'a pas non plus été détaillée. Il pourrait être intéressant de voir quelles sont ces différences. D'une part, les différences techniques, en termes de capacité, de fréquence de passage, de main d'œuvre nécessaire (conduite, maintenance), d'équipement... D'autre part, de voir comment sont perçus ces deux modes de transports par les usager.es (et les non-usager.es).

## Bibliographie

- AFP, 2018, « Plus de la moitié des femmes ne se sentent pas en sécurité dans les transports », *Le Monde*, p. 8.
- Alessandrin Arnaud et Dagorn Johanna, 2018, « Discriminations et harcèlement des femmes dans la ville : une analyse intersectionnelle », *Le genre dans l'espace public : Quelle place pour les femmes ?*, Logiques Sociales, M. Navarre et G. Ubbiali éd., Paris, L'Harmattan, p. 143-163.
- Article 621-1 - Code pénal - Légifrance, Adresse : [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000038313053/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000038313053/) [Consulté le : 20 août 2022].
- Beaud Stéphane et Weber Florence, 2010, *Guide de l'enquête de terrain : produire et analyser des données ethnographiques*, 4e édition augmentée. La Découverte.
- Biarrotte Lucile, 2021, *Déconstruire le genre des pensées, normes & pratiques de l'urbanisme*, Theses, Université Paris-Est. Adresse : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-03621605> [Consulté le : 19 juin 2022].
- Blidon Marianne, 2011, « En quête de reconnaissance. La justice spatiale à l'épreuve de l'hétéronormativité », *Justice spatiale | Spatial justice [En ligne]*, vol. , n° 03. Adresse : <http://www.jssj.org>.
- Blidon Marianne, 2016, « Espace urbain », J. Rennes et C. Achin éd. *Encyclopédie critique du genre: corps, sexualité, rapports sociaux*.
- Brès Antoine et Mariolle Béatrice, 2000, « Gières : au obut de la ligne, la campagne », *Urbanisme*, vol. , n° 315, p. 73-75.
- Candea Maria et Véron Laélia, 2019, *Le français est à nous !: petit manuel d'émancipation linguistique*, La Découverte.
- Chevalier Yannick, 2017, « 6 arguments pour inclure les femmes dans votre langage », *Rue89Lyon*. Adresse : <https://www.rue89lyon.fr/2017/03/07/6-arguments-pour-inclure-les-femmes-dans-votre-langage/> [Consulté le : 26 mai 2022].
- CNRTL, « COMMUN : Définition de COMMUN », Adresse : <https://cnrtl.fr/definition/commun> [Consulté le : 27 août 2022].
- Collignon Béatrice, 2010, « L'éthique et le terrain », *L'Information géographique*, vol. Vol. 74, n° 1, p. 63-83. Adresse : <http://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2010-1-page-63.htm> [Consulté le : 29 juillet 2020].
- Condon Stéphanie, Lieber Marylène et Maillochon Florence, 2005, « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue française de sociologie*, vol. 46, n° 2, p. 265-294. Adresse : <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-sociologie-1-2005-2-page-265.htm> [Consulté le : 19 juin 2022].
- Coutras Jacqueline, 1989, « Les pratiques spatiales des sexes : quelles problématiques ? », *Espace, populations, sociétés*, vol. 7, n° 1, p. 111-115. Adresse :

- [https://www.persee.fr/doc/espos\\_0755-7809\\_1989\\_num\\_7\\_1\\_1364](https://www.persee.fr/doc/espos_0755-7809_1989_num_7_1_1364) [Consulté le : 25 mai 2020].
- Demoli Yoann, 2018, « Prendre la voiture de 1974 à 2008. Des usages genrés de l'automobile ? », *Le genre dans l'espace public : Quelle place pour les femmes ?*, Paris, L'Harmattan, p. 191.
- Duplan Karine, 2019, « Où sont les femmes ? La transposition spatiale des normes de genre : l'usage des cafés par les femmes à Luxembourg », *Espace public : quelle reconnaissance pour les femmes*, Carrefours des idées, UGA éditions, Université Grenoble Alpes, p. 28-44.
- Fleury Antoine, « Espace public - HYPERGEO », Adresse : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article482> [Consulté le : 28 juin 2020].
- Genre et Ville, « Equipe Genre et Ville | », Adresse : <http://www.genre-et-ville.org/equipe-genre-et-ville/> [Consulté le : 28 août 2022].
- Géoconfluences, 2019, « Effet tunnel — Géoconfluences », *Géoconfluences*. Adresse : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/effet-tunnel> [Consulté le : 8 août 2022].
- Géoconfluences, 2021, « Réseau, réticulaire », *Géoconfluences*. Adresse : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/reseau> [Consulté le : 8 août 2022].
- Gillot Gaëlle, 2019, « Des rôles genrés en transition. Ouvrières du textile au travail et dans la ville au Maroc », *Espace public : quelle reconnaissance pour les femmes ?*, Carrefours des idées, UGA éditions, Université Grenoble Alpes, p. 46-64.
- Gilow Marie Katharina, 2018, « La course quotidienne des mères travailleuses. Réflexions sur le travail domestique mobile », *Le genre dans l'espace public*, Logiques sociales, Paris, L'Harmattan, p. 191.
- Giroud Matthieu, 2007, *Résister en habitant ? Renouvellement urbain et continuités populaires en centre ancien (Berriat Saint-Bruno à Grenoble et Alcântara à Lisbonne)*, phdthesis, Université de Poitiers. Adresse : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00200103> [Consulté le : 22 août 2022].
- Groueff Sylvie, 2000, « Montpellier : la consécration d'un rêve urbain », *Urbanisme*, vol. , n° 315, p. 80-84.
- Guérin-Pace France et Fleury Antoine, 2022, *Les espaces publics urbains: penser, enquêter, fabriquer / sous la direction de Antoine Fleury et France Guérin-Pace*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais.
- Gumuchian Hervé et Marois Claude, 2000, *Initiation à la recherche en géographie : Aménagement, développement territorial, environnement*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal. Adresse : <http://books.openedition.org/pum/14790> [Consulté le : 28 juin 2020].
- HCEfh, 2015, « Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun », Adresse : <https://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/violences-faites-aux-femmes/actualites/article/avis-du-hcefh-relatif-au>.
- Houssay-Holzschuch Myriam, 2022, « L'espace public vu d'ailleurs : situer, décentrer, déplacer », *Les espaces public urbains, Penser, enquêter, fabriquer*, Perspectives Villes et territoires, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, p. 51-62.

- Kerivel Aude, 2019, « Femmes à la recherche d'un emploi dans les quartiers populaires, entre mobilité et isolement », *Mobilités : toutes et tous égaux*, Carrefours des idées, UGA éditions, Université Grenoble Alpes, p. 44-66.
- Le Renard Amélie, 2011, « Genre, classe, nationalité et accès des femmes aux espaces publics à Riyad », *Sociétés contemporaines*, vol. n° 84, n° 4, p. 151-172. Adresse : <https://www.cairn.info/revue-societes-contemporaines-2011-4-page-151.htm> [Consulté le : 20 août 2020].
- Legendre Blandine, 2018, « Stéphane Tonnelat, William Kornblum, International Express. New Yorkers on the 7 Train », *Lectures*. Adresse : <https://journals.openedition.org/lectures/24537> [Consulté le : 28 juillet 2022].
- Lieber Marylène, 2011, « Le sentiment d'insécurité au prisme du genre. Repenser la vulnérabilité des femmes dans les espaces publics - Métropolitiques », Adresse : <https://www.metropolitiques.eu/Le-sentiment-d-insecurite-au.html> [Consulté le : 28 juin 2020].
- Louargant Sophie, 2015, « Penser la métropole avec le genre », *Travail, genre et sociétés*, vol. n° 33, n° 1, p. 49. Adresse : <http://www.cairn.info/revue-travail-genre-et-societes-2015-1-page-49.htm> [Consulté le : 17 mars 2019].
- Lussault Michel et Levy J., 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Adresse : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00005458> [Consulté le : 18 janvier 2019].
- Martot Clara, 2020, « La création du délit d'outrage sexiste n'a pas changé grand-chose », *Slate.fr*. Adresse : <http://www.slate.fr/story/198020/bilan-delit-outrage-sexiste-harcelement-de-rue> [Consulté le : 20 août 2022].
- McDowell Linda, 1999, *Gender, identity and place*, University of Minnesota press.
- Office québécois de la langue française, « transport collectif », *Office québécois de la langue française*. Adresse : [https://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id\\_Fiche=26500901](https://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=26500901) [Consulté le : 8 août 2022].
- Paquot Thierry, 2009, *L'espace public*, La Découverte.
- Paugam Serge, 2016, *L'enquête sociologique*, Presses Universitaires de France.
- Peissel Gilles, 2000, « Grenoble, la centralité en question », *Urbanisme*, vol. , n° 315, p. 71-73.
- Sadoux Christian, 2007, *Le tramway à Grenoble: un siècle d'histoire / par Christian Sadoux*, Veurey, Le Dauphiné Libéré.
- Semitag, « Lignes et horaires », *M TAG*. Adresse : <https://www.tag.fr/61-lignes.htm> [Consulté le : 6 août 2022].
- SMMAG, « L'histoire du SMMAG », *SMMAG*. Adresse : <https://smmag.fr/le-smmag/lhistoire/> [Consulté le : 3 août 2022].
- Sugy Paul, 2022, « Grenoble : au cœur du laboratoire historique de l'extrême-gauche », *Le Figaro*. Adresse : <https://www.lefigaro.fr/actualite-france/grenoble-au-coeur-du-laboratoire-historique-de-l-extreme-gauche-20220520> [Consulté le : 7 août 2022].

- Tillous Marion, 2016, « Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial », *Flux*, vol. 103104, n° 1, p. 32-43. Adresse : <https://www.cairn.info/revue-flux-2016-1-page-32.htm> [Consulté le : 13 mai 2022].
- Tourneur Marc Le, 2016, « La constitution des réseaux maillés de tramway de Grenoble, Strasbourg et Montpellier : un témoignage d'acteur », *Transports urbains*, vol. 129, n° 2, p. 10-20. Adresse : <https://www-cairn-info.sidnomade-1.grenet.fr/revue-transports-urbains-2016-2-page-10.htm> [Consulté le : 15 avril 2022].
- Tourneur Marc Le, Bresson-Leclercq Prisca et Fleurian François de, 2016, « Le tramway de Grenoble ou la fabrique du consensus », *Transports urbains*, vol. 128, n° 1, p. 13-15. Adresse : <https://www-cairn-info.sidnomade-1.grenet.fr/revue-transports-urbains-2016-1-page-13.htm> [Consulté le : 15 avril 2022].
- Tummers Lidewij, 2015, « Stéréotypes de genre dans la pratique de l'urbanisme », *Travail, genre et sociétés*, vol. n° 33, n° 1, p. 67. Adresse : <http://www.cairn.info/revue-travail-genre-et-societes-2015-1-page-67.htm> [Consulté le : 17 mars 2019].
- Wilson Helen F et Darling Jonathan, 2020, *Research ethics for human geography: a handbook for students*, Los Angeles, Sage.
- Woessner Raymond, 2019, « Du tramway au bus en site propre, récit géographique d'une passion urbaine française », *Géoconfluences*. Adresse : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-france-des-territoires-en-mutation/articles-scientifiques/tramway-bus-france> [Consulté le : 8 août 2022].

# Table des illustrations

## Cartes

Carte 1 : Carte du réseau de tram à Grenoble en 1920, Sadoux (p.13), 2007 .....	26
Carte 2 Lignes de tram et lieux mentionnés.....	28
Carte 3 Carte des réseaux de bus, de tram et de train desservant Grenoble, TAG, août 2022 .....	31
Carte 4 Périmètre d'action et compétences du SMMAG (source : SMMAG, consultée en août 2022).....	32
Carte 5 Arrêts enquêtés et lignes du réseau TAG étudiées.....	40

## Figures

Figure 1 L'iceberg du genre en urbanisme : dimensions émergées & immergées, L. Biarrotte, 2021 .....	20
Figure 2 Nombre d'arrêts enquêtés par ligne dans le cadre de l'étude avec Genre et Ville	56
Figure 3 Schéma de la ligne de tram A enquêtée.....	60
Figure 4 Schéma de la ligne de tram E enquêtée.....	63
Figure 5 Schéma de la ligne de bus C1 enquêtée.....	66

## Graphiques

Graphique 1 Répartition des femmes et des hommes par lignes étudiées et par raisons de déplacement.....	58
Graphique 2 Les différentes situations subies par les femmes et les hommes .....	75
Graphique 3 Nombre de personnes confrontées à du sexisme, du racisme, de la lgbtphobie ou d'une discrimination à l'encontre du physique .....	77
Graphique 4 Moments de la journée où se sont déroulés les situations rencontrées .....	78
Graphique 5 Répercussions sur les modes de vie .....	79

# Annexes

## Annexe 1 : Guide d'entretien

### GENRE ET VILLE & Questionnaire

#### A propos de vous...

- Vous êtes (homme, femme, non-binaire)? .....
- Votre âge ? .....
- Votre situation professionnelle? .....
- Votre situation familiale ? .....
- Votre lieu de domicile (*la zone plutôt que l'adresse*) : .....

#### Vous vous déplacez pour? - Vous rendre au travail? Vos Loisirs ? Vos études ? Faire les courses ? Emmener vos enfants à l'école ? Vous occuper d'autres personnes ? Autre ? .....

- D'où à où? .....
- Quels horaires les plus fréquents? .....
- Avec qui? .....
- Chargé-e ou pas? *Poussette, caddie, sac, enfant dans les bras* .....
- Utilisez-vous d'autres moyens de transport? Lesquels et pourquoi ? .....

#### Est-ce que vous utilisez ce mode de transport tram/bus de manière régulière ? .....

- Pourquoi ? .....
- Quels ressentis? .....
- J'aime.....
- J'aime pas.....

#### Quel autre type de transport utilisez-vous? .....

- Pourquoi ? .....
- Quels ressentis? .....
- J'aime.....
- J'aime pas.....

#### Quelle est votre part de marche dans une journée ? (Une idée du temps passé ? de la distance ?).....

#### A quelle temporalité préférez-vous chaque type de transports ? Jour/nuit, WE, ...

- Pourquoi? .....

#### Comment trouvez-vous l'ambiance dans les transports en commun en général ? .....

- Pourquoi ? .....
- Quels ressentis? .....

#### Comment trouvez-vous l'ambiance dans ce transport (bus/tram) en particulier ? .....

- Pourquoi ? .....
- Quels ressentis? .....
- Pendant les trajets vous sentez vous plutôt : Serein.e, Stressé.e, Détendu.e, Enervé.e, Inquiét.e, Rassurée ?

#### Comment trouvez-vous l'ambiance quand vous attendez à cette station en particulier ? .....

- Pourquoi ? .....
- Quels ressentis? .....
- Lors des temps d'attente vous sentez vous plutôt : Serein.e, Stressé.e, Détendu.e, Enervé.e, Inquiét.e, Rassurée ?

#### Comment trouvez-vous l'ambiance aux alentours de cette station en particulier ? .....

- Pourquoi ? .....
- Quels ressentis? .....

**Avez-vous de longues distances à marcher pour venir à cette station ?**

- Quels ressentis? .....

- Pour aller et venir vers cet arrêt vous sentez vous plutôt : Serein.e, Stressé.e, Détendu.e, Energé.e, Inquiét.e, Rassuré.e ?

Où attendez-vous votre transport en commun ? (Sous l'abris-bus, à côté, ... )

Que faites-vous quand vous attendez votre transport en commun ?

**Au cours de vos déplacements avez-vous subi :**

- Des regards insistants, une présence envahissante, des sifflements ?
- Des contacts physiques non souhaités ?
- Des commentaires non désirés sur vos apparences ?
- Des insultes, vols, menaces ?
- Main aux fesses, dans les cheveux ?
- Masturbation ; exhibitionnisme ?
- Je n'ai jamais été confronté.e à aucune de ces situations.
- Autre...

**Lors de vos déplacements avez-vous été confrontée à une situation de :**

- Sexisme ?
- Racisme ?
- Homophobie/Transphobie ?
- Discrimination à l'encontre de votre handicap ?
- Discrimination à l'encontre de votre physique ?

**Combien de fois avez-vous subi cela au cours des 12 derniers mois ?**

**Où ces incidents ont-ils lieu le plus souvent ?**

- Autour de cet arrêt ? sous l'abris-bus, à côté ?
- Pendant le transport ?
- A d'autres endroits ? Lesquels ?

**À quels moments ils ont eu lieu ? (Journée / semaine ; jour / nuit)**

**Quelles incidences cette situation a-t-elle eu sur vos modes de vie ?**

- Aucune
- J'évite de me déplacer seul.e
- Je change l'horaire de mes sorties
- Je change d'itinéraire
- Je fais attention à mon apparence physique (attitude, vêtements)
- Protection matérielle (bombe lacrymogène, couteau, ...)
- Changement de comportement (téléphone, écouteurs, changement de trottoir ou de station, choix de la place dans les transports en commun)

**Qu'est-ce qui selon vous rendrait cette station et son environnement**

- Plus agréable ?(en ce moment, le matin, le soir ) .....
- Plus sécurisant ? (en ce moment, le matin, le soir ) .....

**Quelles seraient vos désirs et vos envies à titre personnel ?**

Question libre : .....

Souhaitez-vous participer à la suite de l'étude (réunion focus group.) : si oui, mail à prendre ?

GENRE ET VILLE –

## Annexe 2 : Grille de comptage



GENRE ET VILLE /COMPTAGE

Genré

DATE:

DUREE :

NOM :

Heure :

Météo :

	Adultes			Séni.or.es			Enfants/ ados		
	F	H	NB	F	H	NB	F	H	NB
Mobilité									
Relation									
Activités									

Genre et Ville/ enquête XXXXXXXXXX GRENOBLE/ 2021-2022