



HAL
open science

Les leviers de l'aménagement en faveur de l'appropriation de l'espace public urbain par les femmes

Lou Sacha Barlier

► To cite this version:

Lou Sacha Barlier. Les leviers de l'aménagement en faveur de l'appropriation de l'espace public urbain par les femmes. Sciences du Vivant [q-bio]. 2025. <dumas-05323960>

HAL Id: dumas-05323960

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-05323960v1>

Submitted on 21 Oct 2025

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.



HAL Authorization

L'Institut Agro Rennes-Angers

Site d'Angers Site de Rennes

Année universitaire : 2024-2025 Spécialité : Paysage Spécialisation (et option éventuelle) : Paysage : Opérationnalité et Projet	Mémoire de fin d'études <input checked="" type="checkbox"/> d'ingénieur de l'Institut Agro Rennes-Angers (Institut national d'enseignement supérieur pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement) <input type="checkbox"/> de master de l'Institut Agro Rennes-Angers (Institut national d'enseignement supérieur pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement) <input type="checkbox"/> de l'Institut Agro Montpellier (étudiant arrivé en M2) <input type="checkbox"/> d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)
--	---

Les leviers de l'aménagement en faveur de l'appropriation de l'espace public urbain par les femmes

Par : Lou Sacha BARLIER

Soutenu à Angers le 11/09/2025

Devant le jury composé de :

Président : Chloé JARENO

Autres membres du jury (Nom, Qualité)

Maître de stage : Brice LAFFARGUE

Enseignant référent : Stéphane WANDRIESSE

Les analyses et les conclusions de ce travail d'étudiant n'engagent que la responsabilité de son auteur et non celle de l'Institut Agro Rennes-Angers

Ce document est soumis aux conditions d'utilisation «Paternité-Pas d'Utilisation Commerciale-Pas de Modification 4.0 France» disponible en ligne <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.fr>



Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement l'agence Land'Act Nantes. Merci Brice, Jeanne, Paloma et Alexandre pour votre accueil, votre bienveillance, vos conseils (et pour les apéros !).

Je voudrais également remercier Charles Aurouet (Coordonnateur des projets transversaux, Pôle des Projets Métropolitains (PPM) - Direction Espace Public (DEP) ; DG Déléguée à la Fabrique de la Ville Écologique et Solidaire) et Lise Tatibouet (Chargée de mission Dialogue territorial, Pôle Fabrique de la Ville Dialoguée, Direction Démocratie et Stratégie | DG Dialogue & Transformation de l'Action Publique) de Nantes Métropole pour le partage de ressources qui ont nourri ma réflexion.

Merci à Madeline, mon petit microbe préféré depuis presque dix ans, ainsi qu'à Amboise, Catie et Lisa, mes fidèles acolytes de prépa, de supporter mes râleries quotidiennes.

Merci à la vie associative de l'INH, qui a rendu ces trois années d'études supportables, alors que je n'avais que très peu d'envie de poursuivre un cursus académique.

Merci aux Mandragores pour la safe place, les échanges passionnants, les soirées dragshow bonne ambiance et les sorties cinéma déprimantes.

Merci à la chorale pour l'expérience musicale la plus folle de ma vie. Merci à toutes les choristes présentes tous les jeudis à 18h15 pendant trois ans, pour votre bonne humeur et pour votre confiance. Plus que tout, merci à Charline et Martin, qui m'ont suivi sans hésitation dans ce projet dément : merci pour les séances de composition plus ou moins efficaces et pour les fous rires à se rouler sur le sol de la salle de musique.

Enfin, je souhaite remercier toutes les féministes du passé, qui me permettent aujourd'hui de vivre une vie plus libre qu'elles n'en ont eue. Merci à toutes les personnes qui se battent quotidiennement contre les discriminations, pour les droits humains, pour le respect et pour la bienveillance. Merci pour vos pensées, vos prises de parole et vos écrits, qui me permettent chaque jour d'apprendre et de me déconstruire.

Table des matières

INTRODUCTION.....	1
I) L'espace public urbain : produit des rapports de pouvoir genrés et vecteur de leur perpétuation	3
A) Définir l'espace public urbain : une réalité multidimensionnelle, construite et codifiée. 3	
1) Une entité physique, sociale et réglementaire :.....	3
a) L'espace public comme espace physique aménagé :.....	3
b) L'espace public comme construction sociale et culturelle :.....	3
c) L'espace public régi par un cadre juridique et politique :.....	4
2) Les fonctions et les formes de l'espace public urbain :.....	5
a) Une fonction de circulation :.....	5
b) Une fonction de repos et de loisir :.....	6
c) Une fonction de socialisation et de représentation :	6
B) L'Histoire de la construction de l'espace public urbain : une trajectoire genrée	8
1) Des mutations des formes, fonctions et acteur-ices au fil des époques :.....	8
a) Époques fondatrices : un espace public civique, rituel et marchand	8
b) L'espace public médiéval : un tissu urbain dense entre mixité et spécialisation..	8
c) La Renaissance : rationalisation esthétique de l'espace public	9
d) Le XVIII ^e siècle : vers un urbanisme de représentation au service de nouveaux usages.....	10
e) L'ère industrielle : entre progrès sanitaire, mobilité et fractures sociales	11
f) Espaces contemporains et nouvelles logiques d'espaces publics : entre fonctionnalité, mobilité et réappropriation.....	13
2) Une production de l'espace public urbain historiquement androcentrée :.....	15
a) Des filières de conception de l'espace public urbain historiquement fermées aux femmes :.....	15
b) Le mythe de la neutralité, un biais persistant :.....	16
c) Des concepteurs historiquement masculins, valorisant les usages masculins de l'espace public urbain :	17
II) Vivre et penser l'espace public urbain sous le prisme du genre : entre pratiques inégales et tentatives de rééquilibrage.....	18
A) Influence du genre sur les rapports d'usage et de perception de l'espace public urbain :.....	18
1) Des expériences et pratiques urbaines inégales selon le genre :.....	18
a) Des mobilités genrées :.....	18
b) Des usages genrés des espaces de loisirs et de repos :.....	20
c) Des rythmes et des horaires d'usages conditionnés selon le genre :.....	21
2) Sentiment (?) d'insécurité : normes implicites et stratégies d'adaptation :.....	23
a) Une insécurité réelle et perçue, omniprésente chez les femmes :.....	23

b) Des stratégies d'évitement et de contournement intériorisées :.....	25
c) Le rôle de l'aménagement dans la production du sentiment d'(in)sécurité :.....	26
B) État actuel de la prise en compte du genre dans l'aménagement de l'espace public urbain :.....	27
1) Une reconnaissance progressive, encore récente et partielle :	27
a) Une lente émergence de la question du genre dans les pratiques de l'aménagement : entre féminisme et sciences sociales.....	28
b) Une reconnaissance institutionnelle progressive :.....	29
c) Une conception encore globalement genrée :	31
2) Des démarches concrètes vers des espaces publics urbains plus inclusifs :.....	33
a) Des outils sensibles au genre intégrés à la conception de l'espace public :	33
b) Des actions parallèles à l'aménagement, mais complémentaires :.....	36
c) Les limites actuelles d'une conception non genrée :.....	37
CONCLUSION	40
BIBLIOGRAPHIE.....	41
SITOGRAFIE.....	45

Glossaire

Cisgenre : Personnes dont le genre assigné à la naissance sur la base des organes génitaux externes (pénis/vulve) correspond à leur identité de genre. Les personnes cisgenre sont des personnes non-transgenre. (SOS homophobie, [sans date])

Discrimination positive : Une politique de discrimination « positive » consiste à traiter de manière préférentielle certaines catégories de population pour améliorer l'égalité des chances. (Observatoire des inégalités, 2021)

Féminisme : Le terme de féminisme peut être défini dans un sens large par « tout projet cherchant à apporter une plus grande autonomie et reconnaissance politique et sociale à des populations discriminées pour des raisons de genre. ». (Biarrotte, 2017)

Genre : L'ensemble construit des rôles et des responsabilités sociales assignés aux femmes et aux hommes à l'intérieur d'une culture donnée à un moment précis de son histoire. (Marie-Joseph Bertini d'après Cardelli, 2021)

Patriarcat : Forme d'organisation sociale dans laquelle l'homme exerce le pouvoir dans le domaine politique, économique, religieux, ou détient le rôle dominant au sein de la famille, par rapport à la femme. (Éditions Larousse, [sans date])

Purplewashing : aussi appelé « **féminisme washing** », désigne une stratégie marketing utilisée par divers acteurs économiques - entreprises, marques, gouvernements... - pour récupérer les luttes féministes à des fins lucratives ou pour redorer leur image. (Bonte, Bideaux, 2025)

Liste des abréviations

ADES : Association Départementale d'Education pour la Santé

ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

AUDIAR : Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise

BnF : Bibliothèque nationale de France

CAUE : Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement

CNT : Conseil National des Transports

CNRS : Centre National de la Recherche Scientifique

HCE : Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes

INED : Institut National d'Études Démographiques

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

LGBTQIA+ : Lesbienne, Gay, Bisexuel·le, Trans, Queer, Intersexe, Asexuel·le/Aromantique, et autres

ONU : Organisation des Nations Unies

PISU : Pôle Ingénierie et Services Urbains

PLU : Plan Local d'Urbanisme

Table des figures

Figure 1 : Représentation 3D des « trajectoires spatio-temporelles » d'une journée type d'une famille de classe moyenne, inspirées de la réalité (Source : ZWER, 2024)	19
Figure 2 : Présence de femmes, hommes et enfants dans des espaces publics de loisir à Rennes, observée au cours d'une demi-journée de juillet à novembre 2022 (Source : AUDIAR, 2024).....	21
Figure 3 : Cartes sensibles représentant la perception positive (en vert) et négative (en rouge) des espaces bordelais le jour et la nuit par les femmes (Source : a'urba, ADES-CNRS, 2011)	22
Figure 4 : Proportion de femmes et d'hommes ayant vécu des situations de violence dans les espaces publics en 12 mois en Île-de-France, en % (Source : Le Centre Hubertine Auclert, INED, 2021, d'après Ined Éditions et al., 2020)	24
Figure 5 : Perception du danger en ville en fonction de la temporalité et de la localisation selon le genre, en % (Source : a'urba, ADES, 2011)	25
Figure 6 : Diffusion à l'échelle mondiale des initiatives d'aménagement dédiées à l'émancipation des femmes (Source : Biarrotte, 2017).....	28

Table des tableaux

Tableau 1 : Motifs de déplacement selon le genre dans la Collectivité Urbaine de Bordeaux (CUB) (Source : a'urba, ADES-CNRS, 2011).....	19
Tableau 2 : Nombre de déplacement par personne et par jour selon le genre et le mode de déplacement dans la CUB (VP : voiture particulière, TCU : transport collectif urbain) (Source : a'urba, ADES-CNRS, 2011).....	19
Tableau 3 : Nombre de sortie de logement par jour et par personne selon le genre au sein de la CUB, en % (Source : a'urba, ADES-CNRS, 2011)	22
Tableau 4 : Heure moyenne de retour selon le genre des étudiant·es sorti·es la nuit au Quai de Paludate, Bordeaux, en % (Source : a'urba, ADES-CNRS, 2011).....	22

Avant-propos

Ce mémoire a été rédigé dans la cadre de mon stage de fin d'études d'ingénieure paysagiste conceptrice, réalisé au sein de l'agence Land'Act Nantes. J'ai pu intervenir sur divers projets de maîtrise d'œuvre en marchés publics, portant notamment sur des aménagement et études en contextes urbains et périurbains, de l'esquisse au projet, incluant également le développement de propositions pour des concours. Cette expérience m'a permis de perfectionner mes compétences d'analyse de projet et de production graphique sur des logiciels variés.

Les réflexions présentées dans ce mémoire visent à comprendre comment nos villes, et notamment nos espaces publics, sont le reflet et le produit d'une histoire patriarcale. Nous cherchons à démontrer en quoi ces lieux sont des espaces genrés, où la présence, les représentations et les usages féminins sont minimisés voire invisibilisés, et de ce fait rendus plus difficiles que ceux des hommes. Ce travail propose de prendre du recul sur nos pratiques d'aménagement afin d'ouvrir des pistes pour diminuer le caractère genré de nos espaces publics urbains.

En vous souhaitant une lecture éclairée et éclairante.

*« La ville est une mémoire organisée, les femmes sont les oubliées de l'histoire »
Hannah Arendt*

NB : Ce mémoire est rédigé en **écriture inclusive**, en utilisant le point médian (·). Vous trouverez ci-dessous une sélection des termes les plus fréquemment employés dans ce travail :

Acteur·ices : acteurs/actrices

Celleux : celles/ceux

Concepteur·ices : concepteurs/conceptrices

Habitant·es : habitants/habitantes

Iels : ils/elles

Piéton·nes : piétons/piétonnes

Tous·tes : tous/toutes

Usager·es : usagers/usagères

Utilisateur·ices : utilisateurs/utilisatrices

INTRODUCTION

De l'agora grecque aux « tiers lieux » contemporains, les espaces publics ont toujours structuré nos vies quotidiennes, en reflétant, par leurs formes, fonctions et usages, les rapports sociaux et les logiques de pouvoir de chaque époque. Le terme espace public « peut désigner un espace accessible à tous et toutes, un espace appartenant à la collectivité, ou un espace dont l'usage est géré collectivement par une communauté. Il s'oppose à l'espace privé, qui est la propriété d'un individu ou d'un groupe susceptible d'en restreindre l'accès. » (Géoconfluences, 2024) Encadrés par les politiques urbaines, les espaces publics façonnent l'identité et la qualité à nos cadres de vie. (Weil, 2015) Ils jouent un rôle essentiel dans nos vies sociales, démocratiques, culturelles, en accueillant nombre d'activités et usages : commerce, circulation, célébration, ou encore lien social. (ONU Habitat, 2022)

L'accessibilité pour tous·tes est une composante première de la définition d'un espace public. Elle désigne la « Conception de produits, d'équipements, de programmes et de services nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité à son logement, ainsi qu'à tous les lieux public / activité ». (Mon Parcours Handicap, [sans date]) Elle inclut à la fois la mobilité, la possibilité de profiter de l'espace, et les sentiments de sécurité et de légitimité. Or, de plus en plus d'études montrent que ces espaces ne sont pas accessibles par tous·tes, ou du moins pas de la même manière. L'accessibilité, théoriquement définie par la seule matérialité de l'espace, dépend aussi en pratique de facteurs intrinsèques aux individus, tel que le genre. (Géoconfluences, 2024) En effet, les usages, eux-mêmes socialement construits, sont influencés par le genre. (Ville de Paris, 2021)

La chercheuse Marie-Joseph Bertini définit le genre comme « l'ensemble construit des rôles et des responsabilités sociales assignés aux femmes et aux hommes à l'intérieur d'une culture donnée à un moment précis de son histoire » (Cardelli, 2021). Ainsi, le genre n'est pas une distinction binaire féminin-masculin, liée au sexe biologique, mais un spectre socialement produit, reflétant ce qui est considéré comme féminin ou masculin à un instant précis.

Les inégalités de genre traversent le monde entier : « en 2024, aucun pays n'a atteint l'égalité des genres. Un tiers des pays n'ont connu aucun progrès en la matière depuis 2015, et la situation des femmes s'est même dégradée dans 18 pays ». (Focus 2030, 2024) Les femmes¹ subissent des discriminations dans tous les domaines de leur vie, telle que la santé, l'éducation, ou encore le marché du travail. Ainsi, elles constituent une minorité, non par l'aspect quantitatif, mais bien politique et culturel. Elles s'inscrivent dans un contexte global et systémique d'invisibilisation, au profit d'un modèle « universel » centré sur l'homme blanc, cisgenre², hétérosexuel, et financièrement stable et indépendant. (Barthe-Deloizy, Hancock, 2005)

Ces inégalités se traduisent également dans l'espace public, où les femmes font face à diverses formes de violences spécifiques au genre, telles que des interactions et remarques non désirées, ou encore des agressions verbales et physiques, allant de l'injure au viol en passant par le harcèlement de rue. L'espace public n'est pas neutre : le pratiquer quand on est une femme signifie s'exposer à des formes d'insécurité, différemment voire non vécues

¹ Dans ce mémoire, le terme « femme » désigne toute personne s'identifiant ou étant perçue comme une femme, et donc subissant des discriminations spécifiques liées à cette identité de genre.

² Cisgenre : Personnes dont le genre (homme ou femme) assigné à la naissance sur la base des organes génitaux externes (pénis/vulve) correspond à leur identité de genre. Les personnes cisgenre sont des personnes non-transgenre. (SOS homophobie, [sans date])

par les hommes évoluant dans le même lieu. (Focus 2030, 2024) Ainsi, l'espace public apparaît comme un espace profondément genré.

De nombreux travaux en sociologie, géographie et urbanisme soulignent la dimension genrée des pratiques de l'espace public et le sentiment d'insécurité associé. (ONU Habitat, 2022) Au-delà d'une origine systémique, le tout découle également d'une sur-représentation masculine historique dans les métiers de l'aménagement. Or, « Des rues et des espaces publics ouverts, bien pensés et entretenus peuvent contribuer à faire baisser les taux de la criminalité et de la violence, à dégager de l'espace pour des activités économiques formelles et informelles et à fournir des services et possibilités à des usagers d'horizons divers » (ONU Habitat, 2022). Les projets d'aménagement pourraient donc constituer un outil puissant de la transformation des espaces publics, d'où l'importance de ne pas ignorer les enjeux d'inclusivité, y compris genrés.

Dans un contexte encore marqué par les discriminations et violences de genre, nous pouvons donc nous demander quels leviers les projets d'aménagement peuvent-ils mobiliser pour rendre les espaces publics urbains plus inclusifs, accessibles et sécurisants pour les femmes, et favoriser ainsi leur appropriation de ces espaces ? Quels outils et méthodes ont été développés pour intégrer la dimension du genre et sont-ils réellement appliqués à l'heure actuelle ? Dans quelle mesure influencent-ils concrètement l'expérience et le ressenti des femmes dans l'espace public ?

Ce mémoire se concentrera spécifiquement sur l'espace public urbain. En effet, en 2014 « 54% de la population mondiale vit dans les zones urbaines, une proportion qui devrait passer à 66% en 2050 » (ONU | Nations Unies, 2014). De plus, c'est en ville que les enjeux liés à l'appropriation et aux rapports de pouvoir dans les espaces publics sont particulièrement visibles, du fait de la diversité des habitant·es et des usages. (CAUE Vaucluse, 2022a) Enfin, cette volonté transcrit un intérêt personnel et professionnel pour ces types d'espaces.

D'autre part, ce mémoire s'inscrit majoritairement dans un contexte occidental, et plus particulièrement européen et français. En effet, la prédominance de la population urbaine est surtout une réalité Européenne et Américaine (ONU | Nations Unies, 2014). En France, 65% de la population est considérée comme urbaine si l'on se place dans une logique de densité de population. (Léger, 2019) En outre, cette orientation occidentale se justifie par une accessibilité aux données et une cohérence des cadres social et institutionnel.

Ainsi, ce mémoire s'appuiera sur des recherches bibliographiques afin de proposer une réflexion historique et sociale sur les espaces publics urbains, dans l'optique de rattacher leur conception et leurs usages à la question du genre. L'objectif est de dresser une synthèse des préconisations visant à renforcer l'inclusion des femmes dans ces espaces.

Dans une première partie, nous allons nous intéresser à la définition de l'espace public urbain et à son historique de construction et d'utilisation, croisé avec la question du genre, tout en analysant son origine et sa trajectoire genrée.

La seconde partie se concentrera sur l'études des comportements et des usages au sein de l'espace public urbain selon le genre, tentera d'évaluer la prise en compte de la question dans les aménagements contemporains, et compilera des préconisations généralisables à des conceptions urbaines inclusives.

I) L'espace public urbain : produit des rapports de pouvoir générés et vecteur de leur perpétuation

A) Définir l'espace public urbain : une réalité multidimensionnelle, construite et codifiée

1) *Une entité physique, sociale et réglementaire :*

a) L'espace public comme espace physique aménagé :

L'espace public urbain est un espace qui résulte d'un acte de conception et d'aménagement : il ne se constitue pas spontanément, mais est pensé, dessiné et mis en œuvre par des professionnels tels que des paysagistes, architectes, urbanistes, ingénieurs-es... Il est toujours le fruit d'un projet, qui résulte de l'identification d'un besoin. Ainsi, l'espace public est une réalité construite et pensée. (CAUE Vaucluse, 2022)

Il est possible de reconnaître l'espace public à travers ses composantes matérielles identifiables. En effet, il est caractérisé par un ensemble de structures physiques clairement définies, facilement reconnaissables par les personnes les pratiquant. La majorité des métropoles françaises se dotent de chartes de l'espace public, dans lesquelles sont, en général, distinguées quatre grandes catégories d'espaces publics : les rues (avenues et boulevards, places et esplanades, chaussées, passages et galeries, pistes cyclables, trottoirs, refuges, tramways, ronds-points...), les espaces publics ouverts (parcs, jardins, terrains de jeux, plages publiques, rives et berges), les équipements publics (bibliothèques publiques, centres civiques/communautaires, marchés municipaux et installations sportives publiques) et les équipements commerciaux publics (marchés et activités commerciales accessibles dans des locaux fixes, des lieux publics et d'autres services). La matérialité des espaces publics passe également par les composants communs à toutes ces catégories, servant des rôles utilitaires et/ou décoratifs, tels que le mobilier urbain (bancs, lampadaires, poubelles...), les revêtements et matériaux, ainsi que la végétation. (ONU Habitat, 2022; CAUE Vaucluse, 2022b; Deschamps, 2019)

L'organisation spatiale planifiée et les choix techniques orientés contribuent à structurer les espaces publics urbains. Ils sont caractérisés par leur géométrie, en tant que surfaces aux limites franches - marquant la frontière entre espace public et espace privé - et de séparations moins formelles entre différents espaces publics. Cette géométrie s'inscrit dans une logique d'emboîtement : un espace public donné est une entité à part entière, mais il fait partie d'un ensemble plus large, un réseau connecté d'espaces publics, eux-mêmes en lien avec les espaces privés. L'espace public est donc une entité perméable, en relation avec d'autres espaces publics et privés, qui influencent son aménagement par une nécessité d'articulation logique. L'organisation spatiale qui en découle participe à la formation de parcours, à une hiérarchisation des flux, à une distribution des fonctions et à un agencement des usages, et ce à toutes les échelles. Les dimensions, les formes, les matières et les agencements des espaces publics répondent à des objectifs techniques (durabilité, accessibilité, gestion des eaux, visibilité, sécurité) et visent à assurer la fonctionnalité et la lisibilité de l'espace. (CNT, 2005; CAUE Vaucluse, 2022a)

b) L'espace public comme construction sociale et culturelle :

Au-delà de sa matérialité, l'espace public est un espace socialement investi. Il constitue une scène de la vie collective, traversée de comportements et de rapports sociaux, qui participent à lui donner du sens. Il est régi par des normes sociales, pas toujours formalisées. Ces règles implicites de comportement structurent la manière dont les individus se déplacent, s'expriment,

interagissent. Elles sont attendues des autres, et varient selon les contextes culturels, historiques ou sociaux. Elles dépendent également du type d'espace public concerné : en effet, les activités qui sont pratiquées dépendent également du contexte social et sociétal. Ces codes évoluent dans le temps et selon les usages dominants. Ils façonnent la légitimité d'être vu·e dans l'espace et de l'occuper. (Ewertowski, 2023; Dary Ríos, Rojas Arredondo, 2012) (Berdoulay et al., 2004)

L'appropriation des espaces publics par les populations participe au développement des relations sociales : « Les espaces publics, en tant que lieux socialement partagés, sont les endroits où l'on se « frotte » aux autres » (Weil, 2015). Ainsi, l'espace public est un espace d'expression mais aussi d'apprentissage de ces codes sociaux et culturels, où se déploie la mixité et où la cohésion sociale renforce un sentiment d'appartenance à un groupe. (Weil, 2015)

L'espace public porte également des représentations collectives. Il incarne une culture, des valeurs, une mémoire collective. Il est porteur de représentations sociales, historiques et patrimoniales à travers ses formes, ses fonctions et ses symboles : architecture, mobilier, toponymie, types d'activités associées... (ONU Habitat, 2022)

c) L'espace public régi par un cadre juridique et politique :

La définition d'un espace public urbain repose sur un statut légalement défini, fondé sur sa propriété publique : il existe une distinction juridique entre les espaces publics et privés. Les espaces publics appartiennent au domaine public des autorités publiques (municipalités, régions, provinces, États...), ce qui leur confère un statut légal particulier. Cependant la notion d'espace public n'est pas une catégorie juridique : le droit français s'appuie sur les notions de voie publique et/ou de lieu public. Ainsi, la jurisprudence applicable aux espaces publics est issue de celle qui encadre ces deux catégories. (Poncela, 2010)

L'usage et la gestion de l'espace public urbain sont encadrés par des règlements locaux, souvent dépendant de la localité. Ces règles portent sur la circulation, le stationnement, les horaires, la propreté, l'occupation temporaire, le bruit... ainsi que sur les modalités d'encadrement et de pilotage par l'autorité publique référente. Cela inclut également des conditions d'entretien et de maintenance spécifiques. Cela vise à assurer le bon fonctionnement quotidien des espaces publics. En France, ces règlements prennent souvent la forme d'arrêtés municipaux, métropolitains ou préfectoraux. (Poncela, 2010)

L'espace public constitue également un objet de planification urbaine encadré. Il est conçu et géré selon des orientations politiques locales ou nationales. Sa gestion s'appuie sur des documents de planification urbaine (PLU, schémas directeurs, projets de rénovation urbaine, chartes...) qui orientent ses usages, ses formes, sa répartition dans la ville. Ces documents traduisent des orientations politiques et stratégiques à différentes échelles et à plus ou moins long terme. (Bilotto, 2023; Géoconfluences, 2025)

Il s'agit enfin d'un espace de citoyenneté, mais aussi de contrôle. L'espace public joue un rôle majeur dans l'expression citoyenne (manifestations, débats, exercice des droits fondamentaux...) : c'est un lieu de visibilité politique et de support de la vie démocratique. En parallèle, il peut aussi devenir un outil de surveillance et de contrôle social, au travers de dispositifs d'observation ou de politiques sécuritaires. (Poncela, 2010; Berdoulay et al., 2004)

Si l'espace public est théoriquement ouvert à tous·tes, des restrictions pratiques existent. Certaines décisions ou réglementations (arrêtés municipaux anti-regroupement, interdiction de certaines activités...) peuvent restreindre des usages ou des présences selon les

contextes. Les règlements encadrant l'espace public reflètent des arbitrages entre intérêts parfois contradictoires : sécurité, liberté d'expression, accessibilité, confort, ordre public... L'espace public devient ainsi un terrain d'expression du pouvoir politique local. (Poncela, 2010)

2) *Les fonctions et les formes de l'espace public urbain :*

Ainsi, il existe différents types d'espaces publics urbains. Chaque typologie conditionne des usages particuliers, qui assurent des fonctions essentielles. Celles-ci ne sont pas toutes valorisées de manière égale dans la conception.

a) Une fonction de circulation :

L'espace public urbain constitue le support principal de la mobilité en ville. Il articule le tissu urbain en reliant les différents espaces pratiqués dans la vie quotidienne des populations, et assure la mise en circulation des personnes et des biens. Il permet ainsi le fonctionnement global de la ville. (Petzer et al., 2021; Cardelli, 2021)

Il existe une multitude de moyens de se déplacer au sein de l'espace public urbain : marche, modes doux (vélo, trottinette...), transports en commun, véhicules motorisés. Ces différents moyens se partagent l'espace public, mais ils n'ont pas les mêmes conditions d'utilisation, les mêmes contextes urbains d'usage (centre-ville, quartiers résidentiels...), ou les mêmes besoins, ce qui implique des aménagements spécifiques différenciés. (CNT, 2005; Petzer et al., 2021)

L'espace public oscille entre des logiques de partage ou de ségrégation des mobilités. Certains espaces publics sont pensés dans une optique de cohabitation des modes de déplacement. D'autres sont prévus pour favoriser un ou plusieurs moyens, allant parfois jusqu'à en interdire certains. Ces choix traduisent des arbitrages en termes d'usage et de sécurité. Cependant, même au sein d'un espace de cohabitation, on observe une ségrégation interne par sous-espaces : par exemple, dans une rue « classique », piéton·nes, cyclistes et automobilistes se côtoient, mais le trottoir est réservé à la marche, tandis qu'au sein de la même chaussée voitures et vélos sont séparés entre la route et la piste cyclable. (Martin et al., 2021; Petzer et al., 2021)

La circulation dans l'espace public se manifeste sous des formes différenciées selon les types d'espace. En effet, il n'y a pas qu'une seule manière de se déplacer dans l'espace public urbain. Il est possible de distinguer la circulation de transit - qui consiste à se déplacer pour se rendre efficacement d'un point A à un point B - et la circulation de présence - qui correspond à une déambulation sans but motivé. Ces pratiques ne nécessitent pas les mêmes configurations spatiales et se pratiquent en général de manière majoritaire dans un certain type d'espace : espaces de transition comme les rues ou les carrefours pour la circulation de transit, espaces de destination comme les parcs ou les places pour la circulation de présence. (Martin et al., 2021; Petzer et al., 2021)

Enfin, la mobilité dans l'espace public varie selon la temporalité urbaine. Elle dépend des moments de la journée, des jours de la semaine, ou encore des saisons. On observe des pics de fréquentation aux heures de pointe, ou encore des usages différenciés selon qu'ils soient diurnes ou nocturnes. Ces variations dépendent aussi du type d'espace public concerné : un espace de nécessité fonctionnelle, comme une rue, reste plus également fréquenté toute l'année qu'un espace où l'appréciation de l'usage dépend de conditions extérieures, comme le climat ou l'heure (parc, promenade...). Ces variations temporelles reflètent le rythme de vie de la ville. (Yang et al., 2025; Aultman-Hall, Lambert, 2009)

b) Une fonction de repos et de loisir :

Certains segments de l'espace public remplissent une fonction de repos utilitaire, de courte durée ou d'attente, souvent intégrée à des parcours de déplacement. Cet usage s'intègre souvent dans d'autres fonctions : pauses opportunes ou contraintes, en attente d'un transport en commun, ou pour récupérer physiquement par exemple. Ce repos ponctuel est favorisé par la présence d'aménagements (mobilier urbain comme les bancs, murets, marches...) positionnés dans les espaces de circulation. Ils contribuent ainsi à l'appropriation des lieux, même brièvement, en marquant une forme de présence, mais aussi à l'accessibilité de l'espace public urbain. (Cerema, 2019)

A l'inverse, il est également possible d'investir délibérément l'espace public pour s'y installer durablement (détente, lecture, déjeuner...). Ces usages s'ancrent souvent dans des espaces aménagés dans cette optique (parcs, jardins publics, places aménagées...) où le confort spatial favorise la présence. Ce repos est soutenu par une qualité d'aménagement spécifique : disposition réfléchie des assises, végétation, ombre, vue dégagée, séparation avec d'autres flux... Cela permet une appropriation de l'espace public urbain, de manière intentionnelle et prolongée. (Cerema, 2019)

De nombreux espaces publics urbains permettent des pratiques ludiques spontanées, non instituées ni organisées : jeux libres sur des espaces ouverts comme les places, lecture sur un banc, promenade... Ces loisirs informels sont adaptables et mobiles, plus ou moins tolérés selon les lieux, et avantagés dans les espaces ouverts polyfonctionnels présentant une ambiance favorisant la détente (calme, sécurité). Ils ne nécessitent pas d'équipements spécifiques, mais repose sur des potentiels d'usage. (Monnet, 2012)

D'autres lieux sont conçus explicitement pour accueillir des activités récréatives spécifiques : aire de jeux pour enfants, terrains de sport, espaces de pique-nique.... Leurs aménagements sont pensés pour répondre à des usages ciblés de loisirs aménagés. Ces espaces peuvent être inclus dans une plus grande échelle, et donc en lien les uns avec les autres, ce qui nécessite un travail poussé de juxtaposition (transitions, distances...) pour éviter les conflits d'usage. La lisibilité des fonctions dans l'espace est alors essentielle pour activer ces pratiques. (Monnet, 2012; Augustin, 2001)

Enfin, au-delà des usages quotidiens, certains espaces publics peuvent temporairement adapter leurs fonctions pour devenir les supports d'événements : marchés, concerts, parades, installations artistiques... Cet urbanisme événementiel valorise des fonctions culturelles, festives, en activant des espaces parfois peu fréquentés ou différemment en temps normal. Il peut impliquer des infrastructures spécifiques. Ces loisirs exceptionnels relèvent la plasticité de l'espace public urbain. (Monnet, 2012)

c) Une fonction de socialisation et de représentation :

L'espace public urbain constitue un support quotidien de sociabilité, où coexistent interactions intentionnelles (retrouvailles, rendez-vous) et informelles (échanges brefs, regards croisés, sourires échangés...). Dans une société marquée par la hausse du nombre de personnes vivant seules et par l'isolement croissant de certains groupes sociaux, ces échanges jouent un rôle fondamental dans la reconstitution du lien social. (AUDIAR, 2024; Cerema, 2019)

Au-delà de ces interactions, certains lieux permettent une forme de cohabitation élargie, par le côtoiement d'une pluralité d'usages, de générations, de groupes sociaux. Marcher dans une rue animée ou s'asseoir dans un parc fréquenté participe à une expérience urbaine partagée, où chacun-e est visible pour les autres. Les interactions intergénérationnelles, interculturelles

ou interclassistes, sont encouragées par la cohabitation des usages. Lorsque l'espace public est accessible, inclusif et accueillant, il devient un cadre propice à la mixité. Cette visibilité peut favoriser un sentiment d'appartenance à un corps social, mais aussi des mécanismes de contrôle social implicites, liés à la norme dominante dans un lieu donné. (Levy, Paré, 2025; ONU Habitat, 2022; AUDIAR, PISU, 2022)

Les lieux les plus propices à ces interactions offrent des conditions spatiales favorables : présence de mobilier urbain, possibilité de s'arrêter, d'observer... (Cerema, 2019)

Par ailleurs, la présence humaine dans un espace joue un rôle de contrôle social : plus un lieu est fréquenté, plus il inspire confiance, ce qui renforce le sentiment de sécurité. (AUDIAR, PISU, 2022)

L'espace public est un espace d'apprentissage de la cohabitation urbaine, où les individus expérimentent des manières de partager l'espace avec d'autres personnes : l'espace public urbain, par cette cohabitation, est un des socles du « vivre-ensemble ». (Cerema, 2019)

En continuité de cette fonction sociale, l'espace public est aussi un espace symbolique et politique, dans lequel se matérialisent des formes d'expression individuelle ou collective, et des représentations sociales et identitaires. Il est le lieu par excellence des manifestations, marches, commémorations, performances artistiques et mobilisations en tout genre. Ces pratiques investissent l'espace pour revendiquer des droits, exprimer des désaccords, ou célébrer des appartenances : elles matérialisent des luttes sociales, des expressions identitaires. Certains événements festifs ou cérémonies publiques participent aussi à cette fonction en constituant des moments de mémoire et d'unité nationale (le 14 juillet par exemple). Ces moments peuvent constituer des expériences collectives d'identification à un territoire et d'appartenance à un lieu. La régulation administrative de ces usages en fait également un espace de tension entre liberté d'expression et contrôle politique. (Monnet, 2012)

Mais cette représentation ne se joue pas uniquement dans l'occupation éphémère de l'espace : l'espace public est aussi structuré de manière pérenne par un héritage inscrit dans les monuments, les statues, la toponymie... Ces éléments sont le reflet d'une mémoire collective, d'une Histoire souvent sélective - et donc idéologique et dominante - de la ville et de la société. Ces éléments traduisent des choix symboliques et politiques de ceux qui gouvernent et aménagent la ville, et peut être contredite, débattue ou détournée (tags sur les statues par exemple). (Levy, Paré, 2025)

En définitive, l'espace public urbain se présente comme un ensemble complexe, construit et structuré à la fois légalement, matériellement et socialement. Il résulte de choix d'aménagement qui lui donnent ses formes et une cohérence, et orientent les usages, les interactions et les codes sociaux qui le traversent, lui donnant ainsi du sens. L'aménagement de l'espace public s'envisage à différentes échelles : du mobilier à la rue, du quartier à la ville. Régulé par des cadres juridiques et politiques, il constitue un terrain de citoyenneté, mais aussi de contrôle. Sa forme n'est jamais neutre, elle résulte de choix techniques et symboliques. Ses fonctions, multiples, essentielles et complémentaires, permettent la circulation, le repos, le divertissement, la création du lien entre les individus, tout en offrant un support à la mémoire, aux pratiques culturelles et à l'expression collective. Le tout varie selon les lieux, les temporalités et les publics.

Cependant, cette définition repose sur une conception contemporaine. Ce que l'on considère comme « espace public » varie selon les époques. L'organisation, les formes et les usages

des espaces publics reflètent les structures sociales et les priorités collectives d'un moment donné, ce qui en fait un objet culturellement construit et historiquement situé.

B) L'Histoire de la construction de l'espace public urbain : une trajectoire genrée

1) *Des mutations des formes, fonctions et acteur·ices au fil des époques :*

a) Époques fondatrices : un espace public civique, rituel et marchand

Durant l'Antiquité, les civilisations grecques puis romaines développent un urbanisme structuré où l'espace public tient une place centrale.

Tout d'abord, l'agora grecque, située au centre de la cité, constitue un espace public urbain à fonctions multiples. Elle remplit d'abord une fonction politique et civique : c'est le lieu où les citoyens masculins libres débattent, prennent position, participent à la vie de la cité. Cette dimension délibérative se manifeste aussi bien dans des rassemblements formels (assemblées) qu'informels (discussions publiques). Mais l'agora ne se limite pas qu'à la politique : c'est également un lieu d'activités commerciales (échanges, marchés) ainsi que d'évènements sociaux et festifs. D'autres équipements publics - culturels et sportifs, les théâtres et les stades - complètent la vie publique dans les périphéries urbaines. Ce modèle d'espace public incarne une conception collective et civique de la ville, mais fortement exclusive : seule une minorité y prend pleinement part. Les femmes, esclaves et étranger·es en sont exclu·es spatialement et symboliquement. (Stein, 2003)

Le forum romain est l'héritier direct de l'agora grecque, mais complexifie les fonctions et la morphologie. Il se développe d'abord comme un lieu politique, religieux et commercial. Avec le temps, la dimension civique et participative s'atténue au profit d'usages davantage tournés vers le loisir urbain, la culture, la consommation commerciale et la représentation du pouvoir impérial - révélateur de la puissance de la cité et du prestige des élites. Le forum devient un système de places interconnectées où confluent des rues rectilignes. Ce modèle va influencer durablement les formes urbaines européennes, car la colonisation romaine va l'exporter dans tout l'Empire. (Fusco, [sans date]; Stein, 2003)

Dans les deux cas, cette conception de l'espace public reste réservée aux hommes libres, excluant de fait les femmes, les esclaves et les classes inférieures. Les inégalités de genre et de statut y sont à la fois sociales et spatiales. (Stein, 2003)

b) L'espace public médiéval : un tissu urbain dense entre mixité et spécialisation

Au Moyen Âge, l'espace public urbain se développe dans un contexte de forte croissance démographique et commerciale. Les villes s'étendent rapidement, mais cette urbanisation est discontinue et non planifiée. Dans ce contexte de pression démographique, l'espace public urbain occupe une place secondaire par rapport aux besoins de constructions bâties. (Stein, 2003)

Il se structure principalement autour de places aux usages spécialisés et aux emplacements précis : la place civique de l'hôtel de ville, la place religieuse de la cathédrale - toutes deux occupant une position centrale dans la ville et à proximité des grands axes de circulation - et la place du marché, plus périphérique. Ces localisations s'expliquent par des raisons d'accessibilité : à pied par tous·tes lors de grands rassemblements politiques ou religieux, et

en lien avec les principales voies de communication entre la ville et la campagne dans un but commercial. (Fusco, [sans date])

Un important réseau de rues étroites structure le tissu urbain dense et assure le lien entre ces différentes places. Ce sont des espaces de circulation, mais également d'activités commerciales informelles (étals, vente à la criée), de sociabilité et d'usages domestiques débordant sur l'espace public. Les usages empiètent les uns sur les autres, il y a peu de séparations nettes entre le public et le privé. Il existe cependant des espaces privés, ayant le monopole du végétal, exploités dans un but productiviste (bétails et cultures maraichères). (Stein, 2003)

La ville médiévale marque aussi le commencement de la hiérarchisation sociale des espaces. Le bourg, central, est occupé par les groupes dominants fortunés (élites ecclésiastiques, seigneurs, nouvelle classe sociale émergente de la bourgeoisie commerçante), tandis que les populations pauvres et marginalisées (artisans, paysans, lépreux, prostituées...) sont repoussées vers les faubourgs. (Stein, 2003)

De manière générale, l'espace public médiéval n'est pas pensé pour sa valeur esthétique. Les formes sont avant tout fonctionnelles et adaptatives.

c) La Renaissance : rationalisation esthétique de l'espace public

La Renaissance marque une rupture nette dans la manière de concevoir et d'aménager l'espace public urbain. Le regain d'intérêt pour les savoirs antiques s'accompagne d'un profond renouvellement des pratiques urbanistiques. L'espace public est pensé dans une logique de gestion et de cohérence globale. La planification urbaine se formalise : l'extension des villes ne se fait plus de manière organique, mais à partir d'éléments structurants (places, axes principaux, bâtiments d'importance) et est élaborée en amont, sur plan. L'architecte s'impose comme une figure intellectuelle produisant des projets théoriques et maîtrisant les enjeux de cohérence d'ensemble. La perspective, redécouverte et systématisée, devient l'un des principaux outils de conception : elle permet d'organiser des espaces ordonnés, symétriques, aux formes géométriques rigoureuses. De plus, elle constitue également un instrument puissant de l'esthétisme, autre moteur majeur de l'aménagement urbain. Il ne s'agit plus uniquement de construire des espaces fonctionnels, mais également de les rendre visuellement plaisant pour les utilisateur·ices. (Stein, 2003; Fusco, 2020)

Dans cette logique, les espaces privés diminuent au profit de nouveaux espaces publics aménagés, souvent végétalisés, ouverts à tous·tes : promenades, allées, jardins et parcs. Ce sont à la fois des lieux de promenade et de sociabilité. De même, les rues deviennent plus larges et droites, et participent ainsi à cette logique de circulation fluide, de visibilité et de mise en ordre du tissu urbain, tout en conservant des usages commerciaux. Les places occupent toujours un rôle central de la vie urbaine : elles sont pensées à la fois comme des espaces d'usages variés (marchés, fêtes civiques...) et comme des composantes majeures du paysage urbain en concentrant les principaux bâtiments publics. La Renaissance marque la véritable émergence de la séparation public/privé dans l'organisation urbaine. (Stein, 2003; Fusco, 2020)

Toutefois, cette rationalisation de l'espace public urbain s'accompagne d'un processus de différenciation sociale croissante. L'espace public tend à se structurer selon des logiques ségrégatives. Les avenues sont certes fréquentées par toutes les catégories sociales, mais une séparation spatiale se met en place : les élites en carrosse occupent le centre de la voie, tandis que les plus pauvres sont relégué·es sur les marges. Les quartiers se spécialisent

socialement, et la mixité encore partiellement présente au Moyen Âge recule fortement, avec la domination d'une élite instruite masculine. (Stein, 2003)

d) Le XVIII^e siècle : vers un urbanisme de représentation au service de nouveaux usages

Dans les grandes villes européennes du XVIII^e siècle, l'espace public poursuit certaines dynamiques héritées de la Renaissance, mais les réinterprète à l'échelle d'une ville capitale. En effet, une forte croissance démographique et un développement du commerce important modifient la taille des cités, ce qui nécessite une réponse architecturale et urbaine adaptée. (BnF Passerelle(s), [sans date]; Fusco, [sans date])

La séparation entre sphère publique et sphère privée s'accroît : les élites urbaines, notamment bourgeoises, redéfinissent la vie domestique comme un espace intime, retiré, tandis que les rues, places et promenades sont pensées comme des lieux de visibilité sociale et d'échanges civiques. Cette coupure s'exprime spatialement dans la structuration du tissu urbain : les espaces privés sont en retrait, tandis que les espaces publics s'ouvrent et s'ornent. Cette mise en scène se traduit par un aménagement codifié, qui mobilise des compositions géométriques s'éloignant des formes rigoureuses classiques, favorisant le mouvement, la fluidité et les inflexions dans l'espace. (Stein, 2003; Fusco, [sans date])

La valorisation esthétique des lieux publics amorcée au siècle dernier devient un principe directeur dans les grandes opérations urbaines : on cherche à théâtraliser la ville, en mettant en scène les façades, les perspectives et les monuments. Ce tournant s'explique par l'évolution des usages de l'espace public, qui ne se limitent plus aux mobilités et au commerce : la culture devient un bien partagé par tous, ce qui se manifeste par l'émergence de nouveaux types de bâtiments, dont la présence est marquée par l'aménagement urbain. Les places sont moins conçues pour elles-mêmes que pour mettre en valeur les musées, universités, ou encore théâtres. La vie publique se conforte dans ces nouveaux espaces fermés. Les lieux de loisir - désormais considérés comme aussi nécessaires que les édifices religieux ou administratifs - traduisent un basculement vers une ville pensée pour enrichir la vie quotidienne des habitant·es, bien au-delà de sa seule fonction civique ou marchande. (Stein, 2003; BnF Passerelle(s), [sans date]; Fusco, [sans date])

Ce contexte de développement des capitales européennes s'inscrit dans une volonté d'affirmer leur prestige et leur pouvoir. La planification urbaine et l'architecture assument la dimension de la très grande ville : on agit à l'échelle de la cité entière en traçant de grands axes de communication, quitte à sacrifier bâtiments et jardins privés. Les usages de l'espace public s'ouvrent aux loisirs, à la flânerie, incitant les populations à parcourir la ville dans son entièreté, dans une logique de valorisation de sa puissance politique et culturelle. L'apparition de trottoirs, de galeries ou de passages couverts illustre cette volonté d'adapter la ville aux nouveaux besoins pratiques, tout en rendant l'espace public plus accessible et attractif. Ce mouvement intègre les espaces végétalisés à l'armature de la ville : promenades et allées plantées, parcs, sont aménagés et deviennent partie intégrante de la vie urbaine, mais commencent également à faire l'objet des premières formes de réglementation de leur usage. Ces principes ne sont pas nouveaux, mais prennent une tout autre ampleur dans les capitales, où il s'agit de faire rayonner la ville au-delà de ses frontières, dans une dynamique de rivalité entre puissances. (Stein, 2003; BnF Passerelle(s), [sans date]; Fusco, [sans date])

e) L'ère industrielle : entre progrès sanitaire, mobilité et fractures sociales

Le XIX^e siècle bouleverse profondément l'organisation des villes européennes. Sous l'effet de la révolution industrielle, des flux migratoires sans précédent vident certaines campagnes au profit des centres urbains en plein essor. Face à cette pression démographique, une urbanisation massive se met en place, et une véritable « révolution urbaine » transforme les modes de vie. Cette croissance rapide des villes se fait de manière désordonnée, avec une multiplication des faubourgs industriels implantés à proximité des usines. Ces quartiers, nés dans l'urgence, manquent d'infrastructures de base comme les égouts ou l'adduction d'eau, et souffrent d'une forte insalubrité. Parallèlement, les centres anciens, trop densément bâtis, peinent à répondre aux nouvelles exigences de mobilité et d'hygiène, d'autant plus qu'ils sont délaissés par la bourgeoisie, qui privilégie des quartiers plus récents. La ville devient très fragmentée, marquée par une ségrégation sociale croissante et la spécialisation fonctionnelle des secteurs. Dans ce contexte, les enjeux d'ordre sanitaire et économique conditionnent les transformations majeures de l'espace public. (Stein, 2003; Barles, 2016; Beudet, 2007)

Face aux tensions sociales et aux dysfonctionnements urbains, une politique volontariste émerge, portée à Paris par Haussmann, préfet de la Seine de 1853 à 1870. Il organise une refonte d'ampleur de la capitale, qui deviendra une référence à l'échelle européenne. Les percées dans le tissu ancien ne se limitent plus à la création de nouvelles voies, mais s'étendent désormais à l'élargissement et la requalification des rues existantes, pour déconfiner l'espace urbain. L'objectif est double : assainir les quartiers insalubres, et donc prévenir les mouvements insurrectionnels des populations pauvres ségréguées dans ces derniers. (Barles, 2016; Beudet, 2007; Fusco, [sans date])

Les théories hygiénistes, portées par les médecins et les urbanistes, influencent fortement l'aménagement urbain. C'est l'émergence des réseaux fonctionnels : le tout-à-l'égout se généralise, l'eau potable est distribuée à domicile, et les énergies circulent par conduites souterraines. Ce développement technique souterrain répond à un double objectif : améliorer l'hygiène publique et libérer de l'espace en surface, encombré jusque-là par le stockage et le transport du charbon. (Stein, 2003; Barles, 2016)

Dans une logique capitaliste productiviste, la circulation devient la priorité des politiques urbaines. En effet, le trafic urbain transportant la main d'œuvre et surtout les biens, est dense et peu efficace. Les chaussées, longtemps fendues, sont remplacées par de larges profils bombés qui évacuent mieux les eaux usées et améliorent la sécurité des transports. Les revêtements évoluent : le béton est expérimenté, mais son coût élevé permet le développement et la démocratisation du goudron. Cependant, la terre et les graviers restent la norme dans les quartiers populaires. L'éclairage public se développe avec la généralisation du gaz. Le trottoir devient la norme, poussée par un idéal d'hygiène bourgeois, au détriment des ornements urbains tels que les autels ou les petites chapelles. (Barles, 2016 ; Stein, 2003)

De plus, la croissance du trafic est stimulée par la diversification des modes de transport. Les transports en commun se développent : omnibus, tramway à traction animale puis mécanique. La popularité croissante du vélo contribue à démocratiser le transport individuel, favorisant indirectement l'adoption de la voiture particulière. La motorisation progresse à mesure que les chaussées s'améliorent, intensifiant les flux urbains, ce qui rend la ville plus efficace, mais plus hostile aux piétons. (Stein, 2003; Barles, 2016)

Pour encadrer ces flux, la préfecture de police assigne des itinéraires et des horaires aux types de convois : utilitaire la nuit et le matin ; apparat et loisir l'après-midi. Un code de la route embryonnaire se met en place : répartition des usages sur la chaussée, règles de stationnement et de conduite, signalisation sonore... Afin de limiter les conflits d'usage, le tout

est encadré par une nouvelle catégorie professionnelle : les sergents de ville puis les gardiens de la paix, en nombre constamment croissant. (Barles, 2016)

Parallèlement, la voie publique cesse d'être un espace d'appropriation libre : jeux d'enfants, spectacles et commerces ambulants font l'objet de réglementations spatiales et temporelles strictes, allant parfois jusqu'à l'interdiction. Ceci vise à libérer de l'espace à la circulation et à répondre à des impératifs de salubrité. En conséquence, un commerce de plus en plus privé, installé en boutique, se développe. L'usage principal de la rue devient officiellement la circulation, comme le déclare une ordonnance de police de 1832. (Stein, 2003; Barles, 2016)

Ce basculement dans la fonction circulatoire est visiblement incarné dans les morphologies urbaines qui émergent. De grands boulevards larges et rectilignes, bordés de trottoirs modernes, articulent la ville en reliant les hauts lieux de pouvoir et les monuments symboliques. Aux croisements de ces axes, des carrefours aux formes sphériques apparaissent, remplaçant les places anguleuses des siècles précédents, qui remplissent d'abord des logiques de mobilité. Rassemblement, marchés, sociabilité se voient relégués aux marges. Ces places circulatoires incarnent la ville modernisée, rationalisée, centrée sur la mobilité, au détriment des fonctions sociales traditionnelles. (Stein, 2003; Fusco, [sans date])

Si ce modèle haussmannien inspire largement l'Europe, il reste une solution imparfaite qui ne s'applique qu'aux centres « modernisables ». Les quartiers populaires périphériques, densément peuplés et peu réaménagés, demeurent marqués par l'insalubrité et l'exclusion. Pour les espaces pouvant être rénovés, cette rationalisation n'est pas sans contrepartie. Assainies, élargies et mieux éclairées, les rues proposent plus de confort de marche aux piétonnes, sans pour autant être accueillantes : les flux automobiles augmentent la violence perçue de l'espace public, et la ville perd en sociabilité ce qu'elle gagne en efficacité. (Barles, 2016; Beudet, 2007; Fusco, [sans date])

La végétalisation des villes prend une nouvelle importance dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Les parcs urbains et jardins publics sont aménagés pour offrir un cadre de vie agréable aux populations urbaines, et pour répondre aux enjeux d'hygiène et de moralisation des classes populaires. C'est à ce moment qu'émerge la figure du « flâneur », incarnation masculine d'une appropriation de l'espace public en dehors de la logique productiviste. Certains penseurs imaginent de nouveaux modèles urbains : Ebenezer Howard propose ainsi le concept de « garden city » (cité-jardin), en périphérie urbaine, autonomes et autosuffisantes, articulant résidentiel, services et production. Cette vision inspirera durablement les réflexions sur l'urbanisme du XX^e siècle. (Barles, 2016; Beudet, 2007; Ville de Paris, 2016)

La révolution industrielle transforme également la présence des femmes dans l'espace public. Si dans les époques préindustrielles les femmes combinaient tâches domestiques et participation au travail du mari - maison et lieu de travail étant confondues -, la nouvelle séparation du foyer et du lieu de travail assigne d'abord une grande partie d'entre elles à un rôle uniquement domestique, marquant l'apogée des codes sexués binaires. Dans la seconde moitié du siècle émerge pourtant la figure de la « femme moderne », qui sort de la sphère privée par son accès au salariat industriel ou en s'orientant vers de nouvelles professions, comme celles de vendeuses dans les récentes boutiques privées. Cependant, l'aménagement restant marqué par les codes bourgeois et masculins, leur présence dans l'espace public reste marginale et cantonnée aux déplacements liés au travail. (Tarozzi, 2005; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

f) Espaces contemporains et nouvelles logiques d'espaces publics : entre fonctionnalité, mobilité et réappropriation

Le XX^e siècle s'ouvre dans un contexte de forte croissance économique et démographique, conséquence de l'ère industrielle. Si les logiques d'hygiénisme ainsi que la priorité donnée à la circulation et à la production économique persistent, un nouveau courant d'urbanisme dit « progressiste », puis « fonctionnaliste », émerge. Il entend résoudre l'encombrement des villes par une rationalisation totale de l'espace urbain : à chaque quartier, une fonction unique (habitat, industrie, bureaux, loisirs...). (Stein, 2003; Champeaux, 2006; Beaudet, 2007)

L'après Première Guerre Mondiale offre un cadre propice aux premières expérimentations, mais c'est après la Seconde Guerre Mondiale que le modèle s'impose massivement. Il s'agit alors de répondre à l'urgence de la reconstruction et à la pénurie de logements. La ville et ses périphéries sont rapidement édifiées, via des procédés industrialisés. La préfabrication et l'uniformisation du bâti permettent d'ériger des constructions à grande échelle dans des délais réduits. Afin d'optimiser la densité résidentielle par surface bâtie, c'est le modèle des grands immeubles en barres, anguleux, réalisés en béton armé, qui prime. Ces grands ensembles constituent une nouvelle version de la ville : les cités-dortoirs, caractérisées par le gigantisme et la pauvreté architecturale. Ainsi, de nouveaux quartiers, spécialisés dans une fonction, émergent rapidement, et les zones d'activités et quartiers résidentiels sont efficacement reliés par de grands axes de circulation. Cette logique conduit à un espace urbain fragmenté, dominé par l'utilitaire. (Champeaux, 2006; Beaudet, 2007; Fusco, [sans date])

Parallèlement, et dans la continuité des dynamiques amorcées fin XIX^e, les femmes sont de plus en plus présentes dans l'espace public. Elles sortent davantage de la sphère domestique pour investir des lieux sociaux, politiques et de loisirs, traduisant un élargissement progressif de leurs pratiques urbaines. (Tarozzi, 2005)

L'essor de l'automobile dans les années 1960 pousse à l'intégrer complètement dans le développement urbain : dans une logique purement fonctionnelle, l'accessibilité généralisée par la voiture devient une priorité. Ainsi, routes et parkings se multiplient. Des réseaux autoroutiers se développent pour rejoindre les périphéries. En effet, l'étalement urbain se poursuit et les lotissements pavillonnaires s'imposent comme nouveau modèle résidentiel. Or, l'absence quasi-systématique d'espaces publics dans ce modèle freine le renouvellement de ses formes et usages. (Stein, 2003; Fusco, [sans date])

Le mobilier urbain subit aussi cette fonctionnalisation : les éléments qui ne répondent plus aux préoccupations actuelles disparaissent, comme les fontaines. A l'inverse, de nouveaux éléments s'imposent : l'éclairage électrique, les kiosques, la signalétique et l'affichage public, les poteaux indicateurs pour des transports en commun de plus en plus développés. L'espace public devient un simple support de flux. (Stein, 2003)

Le nouveau bâti n'est plus construit dans l'alignement des rues, ce qui laisse de larges espaces libres entre les édifices. Ces vides vont être comblés par des dalles de béton, sur lesquelles on regroupe des commerces et services nécessaires aux populations à proximité. L'espace urbain devient vertical : la dalle pour les piétons, en dessous la chaussée et ses véhicules, au-dessus les étages abritant des logements. L'objectif de cet urbanisme de dalle est de compenser la place perdue par les piétons dans la rue au profit de la circulation, et de créer artificiellement des espaces communautaires. Mais ces lieux restent souvent isolés, invisibles depuis les axes routiers, peu appropriés en dehors des populations immédiates, et sans valeur symbolique. (Fusco, [sans date])

Le non-alignement des bâtiments sur les rues dégage également de l'espace privé pouvant accueillir des jardins et cours. Rapidement, chaque immeuble se dote de ces espaces

d'accueil, qui s'embellissent et sont souvent végétalisés. La rue étant perçue comme hostile, les habitant·es se recentrent sur l'intérieur. Ce basculement du dehors vers le dedans accompagne un recul de l'usage social de l'espace public. (Stein, 2003)

L'ensemble de cet urbanisme fait peu cas des dimensions affectives et relationnelles de la ville. Il produit des environnements anonymes, standardisés, peu investis. Durant cette période, la notion d'espace public est secondaire, la rue devient un « non-lieu » résiduel, peu valorisé. Les formes traditionnelles d'espaces publics s'effacent, et ne sont pas renouvelées, au profit d'une vision strictement utilitaire de la ville. (Champeaux, 2006)

Des critiques de ce modèle émergent à partir des années 1970. Les grands ensembles se révèlent rapidement dégradés, surpeuplés, mal adaptés aux besoins sociaux. L'absence de patrimoine urbain inquiète : une grande partie a été détruite durant la guerre, et ce nouvel urbanisme ne produit rien de notable. S'ajoute une remise en cause du modèle pavillonnaire qui, mis en parallèle avec la logique de répartition des emplois, des commerces et des écoles, tend à confiner les femmes dans des espaces isolés. Ce schéma apparaît déconnecté de la logique d'émancipation féminine en marche à cette époque. Ainsi, dans les années 1980, un nouvel urbanisme commence à émerger, plus soucieux de la qualité de vie, de l'équilibre entre les modes de déplacement, et de la réappropriation des espaces publics par les populations urbaines. (Stein, 2003; Beaudet, 2007; Fusco, [sans date]; Champeaux, 2006; Tummers, 2015)

Au XXI^e siècle, l'aménagement des espaces publics s'accompagne d'un changement de regard porté sur les villes, par les concepteur·ices comme par les habitant·es. Le travail des formes et des compositions favorise de nouvelles appropriations et encourage des comportements inédits. La diversité des pratiques dans l'espace public, oubliée les siècles derniers, redevient un objectif majeur. (Trelcat, 2023)

La mobilité conserve un rôle structurant, l'espace public étant toujours pensé comme un réseau de voiries. Ces lieux constituent aussi l'ossature technique de la ville, accueillant les réseaux divers. Cependant, l'intégration d'espaces dont la circulation n'est pas l'objectif premier - comme les parcs -, et le développement des transports en commun et des mobilités douces, traduisent une volonté de composer avec toutes les formes de déplacements et à questionner la place de la voiture. (Stein, 2003; Beaudet, 2007; Trelcat, 2023)

La sociabilité retrouve une place centrale : les places urbaines, encore souvent utilisées comme points de transition entre deux voiries, regagnent timidement leur rôle de lieux de vie de quartier. L'espace public s'affirme également comme prolongement des sphères privées : les activités commerciales débordent sur les rues (terrasses de café, étalages...), tandis que le mobilier urbain et la connectivité internet généralisée transforment les trottoirs, places ou parcs en espaces de travail, de détente ou de rencontre, compensant ainsi l'exiguïté des logements d'une ville de plus en plus dense. (Stein, 2003; Trelcat, 2023)

Les stratégies d'aménagement exploitent de nouveaux espaces urbains, comme les friches issues de la désindustrialisation. De manière générale, les interventions conjuguent exigences fonctionnelles et qualité esthétique, avec un intérêt nouveau pour les quartiers défavorisés. (Beaudet, 2007)

Enfin, le lien avec la nature devient un levier essentiel de requalification. Dans un contexte d'urbanisation dense et d'urgence écologique, le végétal - qu'il s'agisse de grands parcs ou d'éléments ponctuels intégrés à la voirie - participe à améliorer la qualité de vie et à répondre aux défis contemporains tels que le réchauffement climatique ou la gestion de l'eau. (Stein, 2003; Beaudet, 2007; Trelcat, 2023)

2) *Une production de l'espace public urbain historiquement androcentrée :*

Ainsi, l'espace public urbain a pris des visages très différents selon les époques, reflétant les objectifs et priorités des sociétés qui les ont aménagés. Ces évolutions traduisent également des rapports de pouvoir. Ces rapports peuvent être analysés plus spécifiquement à travers l'histoire des femmes et leur accès - ou leur exclusion - aux professions de l'aménagement urbain, et l'impact de ces dynamiques sur la création de la ville.

a) Des filières de conception de l'espace public urbain historiquement fermées aux femmes :

L'accès des femmes à l'éducation supérieure et au travail en France est le produit d'une Histoire récente, marquée par des avancées progressives et souvent tardives. En 1861, Julie Daubié devient la première femme à pouvoir se présenter, puis à obtenir le baccalauréat, ouvrant la voie à une possibilité encore très limitée d'instruction féminine. En 1868, Emma Chenu est la première femme à obtenir une licence. Toutefois, à cette époque, l'accès des femmes à l'enseignement supérieur reste extrêmement marginal, réservé aux étudiantes issues de classes sociales supérieures. Au tournant du XX^e siècle, certaines réforment commencent à faire évoluer leur statut professionnel : la loi Engerand de 1909 institue un congé maternité de huit semaines sans rupture de contrat, ce qui ouvre la voie à une conciliation du rôle de mère et d'une activité professionnelle, tandis qu'une loi de 1907 autorise les femmes mariées à disposer librement de leur salaire. En 1924, les programmes de l'enseignement secondaire, ainsi que les épreuves du baccalauréat sont unifiés par décret pour les filles et les garçons. En 1938, les femmes peuvent enfin s'inscrire à l'université sans l'autorisation de leur mari. Le principe de l'égalité des droits entre les sexes dans tous les domaines est formellement inscrit dans le Préambule de la Constitution en 1946. Mais il faut attendre 1965 pour que les femmes soient autorisées à exercer une activité professionnelle et gérer leurs biens sans le consentement de leur époux, puis 1966 pour qu'une femme enceinte ou en congé maternité ne puisse plus être licenciée pour ce motif. En 1972, les concours des grandes écoles s'ouvrent officiellement aux femmes, même si certaines institutions resteront non-mixtes jusque dans les années 1980. La mixité, abordée progressivement depuis l'après-guerre, devient enfin généralisée dans tous les niveaux de l'enseignement en 1975, bien que de fortes inégalités de féminisation persistent dans les différentes filières du supérieur. L'égalité professionnelle entre femmes et hommes est affirmée en 1983 par une loi spécifique. Enfin, en 2002, un congé paternité d'une durée de onze jours consécutifs est instauré, marquant une reconnaissance du partage des responsabilités parentales. (HCE, [sans date]; Leduc, Waechter, 2023)

La place des femmes dans les métiers de la conception urbaine s'imbrique dans cette trajectoire, et est marquée par des ouvertures tardives, des inégalités structurelles et une invisibilisation persistante. Dès le début du XX^e siècle, certaines femmes participent aux dynamiques d'aménagement urbain, mais sans statut officiel ni reconnaissance institutionnelle, ce qui participe à leur invisibilisation dans l'histoire de ces professions. En effet, Pauline Lévy est la première femme à obtenir un diplôme d'urbaniste en 1922, tandis que les écoles d'architecture ne s'ouvrent aux femmes qu'en 1968. Mais l'accès à la formation et au diplôme ne suffit pas à garantir l'accès aux fonctions de conception : les femmes diplômées exercent rarement dans des agences, et restent cantonnées à des métiers périphériques de cette activité - comme au sein des collectivités territoriales - souvent pour des raisons organisationnelles liées à la conciliation entre vie professionnelle et rôle de reproduction (horaires fixes). Le constat est similaire dans le champ du paysage, où l'entrée des femmes s'est faite en décalage, sans remise en cause du monopole masculin sur les fonctions décisionnelles et conceptuelles. Ces parcours contrastés illustrent la persistance d'un accès différencié des femmes aux fonctions de conception des espaces publics urbains. Il faut

attendre 1990 pour que la « Charte européenne des femmes dans la cité » affirme explicitement la légitimité des voix féminines dans la fabrique de la ville et appelle à la parité à tous les niveaux de décision. (École d'Urbanisme de Paris, 2021; Ville de Paris, 2016; Lumières de la Ville, 2021)

Depuis les années 2000, on observe une féminisation importante des formations et des effectifs dans les métiers de l'urbanisme, du paysage et de l'architecture. Depuis 2004, les étudiantes sont majoritaires dans les écoles d'architecture, et 64% des diplômé·es en urbanisme sont des femmes en 2020. Toutefois, les inégalités persistent dans les trajectoires professionnelles : la précarité touche plus fortement les femmes, et la répartition selon les spécialités restent très genrée, celles-ci étant moins présente dans les domaines techniques. De plus, cette féminisation ne se traduit pas par une égalité d'accès aux postes à responsabilité : les métiers de la conception urbaine demeurent aujourd'hui fortement dominés par les hommes, en particulier dans les structures décisionnelles. En 2016, les femmes ne représentaient que 6% des effectifs de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU). Ce chiffre témoigne moins d'une exclusion explicite que de la persistance de freins structurels, d'inégalités d'accès dans les grandes institutions de l'aménagement. Ainsi, les femmes diplômées dans ces filières sont nombreuses à ne pas exercer dans ces professions, freinées par des environnements professionnels encore imprégnés de culture masculine et par un manque de reconnaissance. (Maurer, 2020; Biarrotte, 2017; Tummers, 2015; Ville de Paris, 2016)

b) Le mythe de la neutralité, un biais persistant :

Dans de nombreux contextes - y compris professionnels - une posture rationnelle, universelle et « neutre », qui relèverait de l'objectivité, est revendiquée. Mais cette neutralité, en vérité, n'existe pas. En effet, la dimension subjective propre à l'humain est rarement prise en considération. L'humain est un être sensible, avec ses perceptions et ses expériences propres. Chacun·e pense, agit et crée selon une réalité individuelle, sans jamais pouvoir totalement s'extraire de son propre point de vue. Ainsi, les trajectoires individuelles continuent d'imprégner les décisions et les représentations, de façon inconsciente. (a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Dans un contexte historique de société patriarcale, où les hommes ont toujours été la classe dominante, monopolisant les positions de pouvoir, le savoir et la parole publique, c'est une vision masculine qui a défini les lois, les normes et les modèles répandus. Ainsi, notre universalisme est issu d'une construction sociale : celle d'un neutre qui se confond avec le masculin. Nos sociétés sont donc profondément marquées par un biais androcentré. Ce glissement implicite, rarement questionné, fait que les autres vécus sont marginalisés. Ainsi, les besoins et les usages des femmes ont historiquement été ignorés ou relégués au second plan. (a'urba, ADES-CNRS, 2011; Barthe-Deloizy, Hancock, 2005)

Cette prétention d'universalisme, très ancrée dans la culture française, fonctionne comme un principe d'effacement des différences sous couverts d'égalité. Or, ce n'est qu'en interrogeant nos biais personnels et en prenant en compte les spécificités individuelles que nous pourrions tendre vers une forme de neutralité véritablement équitable. Le refus d'intégrer explicitement les spécificités liées au genre revient ainsi à perpétuer un cadre masculin comme norme sociétale. (Barthe-Deloizy, Hancock, 2005)

c) Des concepteurs historiquement masculins, valorisant les usages masculins de l'espace public urbain :

Comme montré précédemment, les disciplines de l'aménagement urbain se sont historiquement développées dans un entre-soi masculin. Or, l'hégémonie masculine a profondément façonné l'espace public, en orientant ses usages, ses formes et ses fonctions selon une perspective androcentrée. La ville conçue par une majorité d'hommes est une ville qui reflète leurs activités, leurs rythmes, leurs priorités. Ainsi, les usages valorisés dans la fabrique de la ville correspondent massivement à ceux des individus adultes, autonomes, valides, sans enfant - une figure historiquement masculine. Toute conception présentée comme « neutre » s'aligne en réalité sur ce profil dominant. (Ville de Paris, 2023; a'urba, ADES-CNRS, 2011; Barthe-Deloizy, Hancock, 2005)

Il ne s'agit pas ici de pointer une intention d'exclusion, mais bien un biais structurel : la vision masculine a longtemps fait office de norme implicite et universelle, alors qu'elle ne représentait qu'une partie de la population. L'absence prolongée des femmes dans les sphères de décision et de conception a mécaniquement induit une faible prise en compte de leurs pratiques, besoins ou temporalités propres. (a'urba, ADES-CNRS, 2011; Tummers, 2015)

Historiquement reléguées à la sphère privée, les femmes n'ont pas été intégrées à la fabrique de la ville, ni en tant qu'usagères représentées ni en tant que professionnelles décisionnaires. Les outils de conception, les grilles de lecture de l'espace et les logiques d'organisation urbaine s'en trouvent biaisé-es. L'absence de diversité dans les profils des concepteur-ices a contribué à cette imposition de normes masculines dans l'organisation de l'espace public : valorisation de la mobilité rapide, de l'efficacité spatiale, ou encore du fonctionnalisme strict. Cette approche androcentrée de l'aménagement urbain a tendu à invisibiliser d'autres besoins, souvent associés à des rôles traditionnellement féminins : parentalité, soin, repos, socialisation informelle... (Tummers, 2015)

Une faible représentation des femmes dans les cursus et les professions de l'aménagement a contribué à perpétuer cette dynamique, car ce sont souvent elles qui introduisent les enjeux de genre dans les projets. Et même si la féminisation récente de certaines filières permet d'espérer une évolution, l'héritage historique continue d'influencer la culture professionnelle. (Tummers, 2015)

En conséquence, cette organisation genrée de la ville pénalise notamment les femmes, qui se heurtent à des aménagements mal adaptés à leurs rythmes et usages quotidiens. (a'urba, ADES-CNRS, 2011)

La domination masculine dans la conception urbaine n'est donc pas qu'un héritage historique : elle continue de conditionner les logiques d'aménagement actuelles, en entretenant une fabrique urbaine inégalitaire, perpétuant ainsi les inégalités d'usage. (Tummers, 2015)

Concevoir des espaces véritablement inclusifs implique de remettre en cause la prétendue neutralité des aménagements existants, et d'y introduire une pluralité d'expériences, de rythmes et de besoins. Tant que le système de production androcentré de l'espace public ne sera pas remis en question, les logiques de genre continueront d'influencer implicitement l'aménagement urbain. (Barthe-Deloizy, Hancock, 2005)

Ainsi, l'espace public urbain a évolué selon des logiques techniques et morphologiques propres à chaque époque. Dans l'Antiquité, l'agora et le forum combinent fonctions politiques, commerciales et sociales. Au Moyen Âge, la ville se densifie avec un tissu irrégulier et des places spécialisées. La Renaissance rationalise l'urbanisme : planification, perspective,

symétrie et formes géométriques structurent rues, places et espaces verts. Au XVIII^e siècle, les capitales privilégient visibilité, représentation et loisirs urbains. Au XIX^e siècle, l'urbanisme se concentre sur la mobilité et la salubrité. Le XX^e siècle industrialise le bâti avec grands ensembles fonctionnels, axes larges et urbanisme vertical. Le XXI^e siècle tente d'intégrer mixité fonctionnelle, mobilité douce et appropriation sociale des espaces publics tout en maintenant une structure technique et rationnelle.

Les formations et les métiers de la conception urbaine sont restées longtemps dominées par les hommes, conséquence d'un accès extrêmement tardif et inégal des femmes à ces professions. Cette hégémonie masculine a façonné la ville selon des usages et des besoins masculins - mobilité rapide, efficacité, autonomie - tandis que les pratiques associées aux rôles féminins - parentalité, soin, socialisation informelle - ont été marginalisées. La prétendue neutralité des aménagements urbains est ainsi révélée comme un biais androcentré, perpétuant des inégalités dans la production et l'usage de la ville. Ce biais n'est pas le fruit d'une exclusion volontaire, mais résulte du fait que seule la vision masculine produisait la ville et s'est ainsi imposée comme standard universel.

Cette histoire androcentrée de la production urbaine nous invite à analyser, dans un contexte social de rapports de genre déséquilibrés, la manière dont elle influence aujourd'hui les pratiques des femmes dans l'espace public et la prise en compte de leurs besoins dans l'aménagement.

II) Vivre et penser l'espace public urbain sous le prisme du genre : entre pratiques inégales et tentatives de rééquilibrage

A) Influence du genre sur les rapports d'usage et de perception de l'espace public urbain :

1) *Des expériences et pratiques urbaines inégales selon le genre :*

L'accessibilité de l'espace public dépend du « capital spatial », c'est-à-dire de l'ensemble des compétences sociales et culturelles acquises par un individu et qui conditionnent la maîtrise et l'usage de l'espace. Or, le genre conditionne ce capital spatial, selon des normes sociales qui différencient les pratiques urbaines des femmes et des hommes. (Géoconfluences, 2020; 2024; Ville de Paris, 2016)

a) Des mobilités genrées :

Les rôles genrés que la société assigne aux femmes et aux hommes influencent directement leurs modes de vie, et donc leurs manières de se déplacer. En effet, puisque les mobilités sont façonnées par les obligations quotidiennes, les inégalités de genre dans la répartition des responsabilités domestiques et familiales se traduisent par des pratiques différenciées de l'espace urbain. Les femmes ont longtemps été exclusivement associées à la sphère privée et au rôle reproductif, et cette association se ressent encore aujourd'hui : elles assument une double charge, en participant à la production économique tout en restant majoritairement responsables des tâches de l'ordre de l'économie reproductive, aussi appelé « care ». (Ville de Paris, 2016)

Le « care » est un terme initialement théorisé par la philosophe et psychologue féministe américaine Carol Gilligan en 1982. Il désigne l'ensemble des activités tournées vers le soin, l'attention portée à autrui, et notamment aux personnes dépendantes (enfants, personnes âgées...), ainsi qu'à la gestion du quotidien comme l'entretien du foyer ou l'éducation des

enfants. Ces tâches, bien que fondamentales pour le bon fonctionnement d'une société, ont historiquement été invisibilisées car perçue comme « naturelles » dès lors qu'elles étaient effectuées par les femmes. Malgré sa non-reconnaissance, ce travail a largement contribué à l'enrichissement des économies, reposant durablement sur l'exploitation du travail gratuit des femmes. Ce rôle de « care » structure fortement les motifs de déplacement féminins : trajets vers les écoles, les structures médicales, les commerces, l'accompagnement de proches... (Tableau 1) Ces activités engendrent une grande variété de trajets, souvent plus courts mais aussi plus nombreux et entrelacés (multiplication des arrêts et des destinations dans une même sortie). Ce schéma de mobilité complexe se distingue de celui des hommes, plus linéaire, direct et homogène, centré majoritairement autour du domicile et du lieu de travail. (Figure 1) En conséquence, les femmes développent une expérience de l'espace public qui intègre la gestion du temps, des imprévus et des responsabilités multiples. (Ville de Paris, 2016; a'urba, ADES-CNRS, 2011; Barthe-Deloizy, Hancock, 2005)

Les modes de transports choisis pour se déplacer dans l'espace public urbain reflètent également ces contraintes différenciées. L'usage de la voiture est plus systématique et plus représenté chez les hommes. Les femmes sont plus nombreuses à utiliser et privilégient les transports en commun ou la marche à pied, pour des raisons économiques, écologiques mais aussi logistiques (meilleure maîtrise de son heure d'arrivée, essentielle lorsque l'on doit concilier de multiples responsabilités). En revanche, la voiture reste un mode de déplacement incontournable pour les femmes, notamment pour des raisons de sécurité et d'accompagnement de personnes. L'utilisation des deux-roues, motorisés ou non, sont également plus usités par les hommes que par les femmes : exposition accrue à l'insécurité, difficultés pratiques liées aux charges transportées, mais aussi exposition aux intempéries peu compatible avec les normes sociale de présentation de soi très marquées pour les femmes (vêtements et chaussures moins adaptés, maquillage, coiffure). (Tableau 2) (a'urba, ADES-CNRS, 2011)

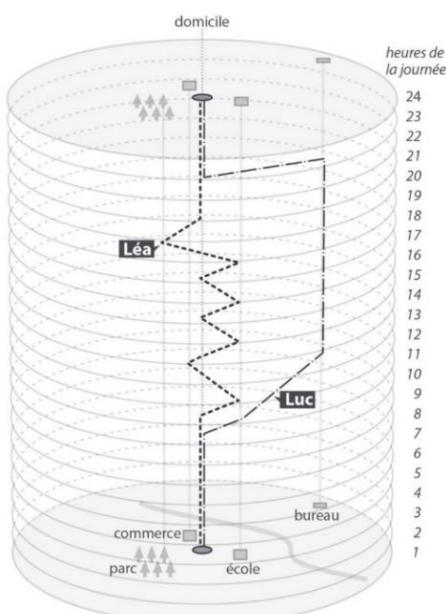


Tableau 1 : Motifs de déplacement selon le genre dans la Collectivité Urbaine de Bordeaux (CUB) (Source : a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Motifs combinés	Féminin	Masculin	Féminin	Masculin
Accompagnement	261 031	156 044	63%	37%
Achats	255 833	203 233	56%	44%
Autre (primaire)	53 662	81 377	40%	60%
Études	180 875	172 504	51%	49%
Loisirs	200 371	186 659	52%	48%
Santé – Démarches- Rech. D'emploi	97 874	69 631	58%	42%
Secondaire non lié au domicile)	433 910	371 281	54%	46%
Travail habituel (domicile - travail)	180 525	216 000	46%	54%
Visites	57 556	61 999	48%	52%
Ensemble	1 721 636	1 518 728	53%	47,00%

Tableau 2 : Nombre de déplacement par personne et par jour selon le genre et le mode de déplacement dans la CUB (VP : voiture particulière, TCU : transport collectif urbain) (Source : a'urba, ADES-CNRS, 2011)

	VP	TCU	Autre TC	Tous TC	Vélo	Deux roues motorisé	Tous deux roues	Marche	Autre	Ensemble
MASCULIN	2,50	0,27	0,05	0,32	0,16	0,10	0,26	0,74	0,11	3,92
FEMININ	2,47	0,37	0,04	0,41	0,10	0,01	0,12	0,89	0,02	3,90
Ensemble	2,48	0,32	0,04	0,37	0,13	0,05	0,18	0,82	0,06	3,91

Figure 1 : Représentation 3D des « trajectoires spatio-temporelles » d'une journée type d'une famille de classe moyenne, inspirées de la réalité (Source : ZWER, 2024)

Les femmes ne se distinguent pas seulement par leurs itinéraires et leurs moyens de transport, mais aussi par leur manière d'occuper l'espace. Leurs déplacements dessinent souvent un périmètre plus restreint à l'échelle de la ville, organisé autour d'un enchaînement de tâches utilitaires. Par ailleurs, le rapport féminin à l'arrêt dans l'espace public diffère de celui des

hommes : elles y circulent davantage qu'elles ne s'y posent, contrairement aux hommes qui s'y installent avec assurance. Les femmes sont contraintes de justifier leur présence immobile : s'arrêter sans but explicite est perçu comme suspect, voire risqué. Les arrêts sont conditionnés par un entourage constitué de personnes de confiance, la présence d'un personnel de sécurité ou encore une activité explicite (comme se nourrir). Quand une femme circule dans l'espace public, sa présence est associée à une fonction, un objectif, une tâche à accomplir : les déplacements sont ininterrompus et efficaces du point de départ à l'arrivée. Enfin, ces différences d'usage se manifestent également dans la spatialisation des flux : femmes et hommes n'empruntent pas les mêmes itinéraires, que ce soit à l'échelle de la ville ou de la rue. Même à l'échelle du trottoir, les rapports de pouvoir genrés se jouent : les trajectoires masculines sont directes et assurées, les hommes imposent leur trajectoire, et se sont le plus souvent les femmes qui se déportent pour les laisser passer, permettant ainsi la fluidité des déplacements dans les espaces publics. (a'urba, ADES-CNRS, 2011; AUDIAR, PISU, 2022; Envies de ville by Nexity, 2023)

Ces usages différenciés révèlent une spatialité marquée par les rôles de genre, mais aussi une forme d'inégalité d'accès symbolique et concret à la ville. En effet, l'aménagement urbain n'est pas neutre : il reflète des normes sociales qui valorisent certaines mobilités au détriment d'autres. Ainsi, les schémas d'activité sexués se traduisent dans l'organisation spatiale : les priorités d'accès aux services, la localisation des équipements, la qualité des liaisons piétonnes ou la desserte en transports publics. Tant que ces usages différenciés ne sont pas explicitement pris en compte dans la conception des espaces, la ville continuera à favoriser des mobilités masculines plus linéaires, fonctionnelles et rapides — au détriment des mobilités fragmentées, domestiques et souvent invisibles, majoritairement féminines. (Tummers, 2015; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

b) Des usages genrés des espaces de loisirs et de repos :

L'appropriation des espaces publics urbains présente des tendances différenciées selon le genre. Sans intention d'exclusion explicite, leur usage reflète une domination masculine : les hommes tendent à occuper plus largement ces lieux, tandis que les femmes s'en écartent partiellement ou limitent les usages. Cette disparité se manifeste avec plus de force dans les espaces dédiés au repos, aux loisirs et au sport, que dans ceux utilisés pour la circulation, dont l'usage s'impose à tous les genres. (AUDIAR, PISU, 2022; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Les pratiques de repos, comme s'asseoir sur un banc ou occuper un espace herbeux, apparaissent davantage masculines. Les hommes s'installent volontiers, même seuls, tandis que les femmes y recourent plus souvent lorsqu'elles sont accompagnées, l'arrêt isolé étant perçu comme source potentielle de danger. Les usages de flânerie et de promenade se concentrent dans des espaces dédiés tels que les squares, parcs ou promenades aménagées. Dans ces contextes, la mixité est plus présente, mais la fréquentation masculine reste prédominante, tandis que la présence féminine est plus souvent liée à la garde d'enfants. (Figure 2) Ce déséquilibre s'explique en partie par l'investissement marqué des hommes dans les pratiques sportives en extérieur, même sans équipements spécifiques, ce qui renforce leur visibilité : en 2007, 65% des pratiques sportives françaises en ville étaient masculines. (a'urba, ADES-CNRS, 2011; Envies de ville by Nexity, 2023; AUDIAR, 2024)

La mixité dans les équipements sportifs en accès libre est loin d'être acquise. Les city-stades, les skate-parks, les terrains de foot ou encore les terrains de pétanque, sont fréquentés quasi exclusivement par des groupes entièrement masculins, traduisant une appropriation genrée des infrastructures. Cela interroge sur la répartition du budget alloué aux espaces publics entre les genres : il est estimé que 75% du budget public seraient consacrés à des usages

masculins. De plus, l'absence fréquente de sanitaires à proximité constitue une contrainte supplémentaire à la présence féminine. La mixité est davantage perceptible dans des pratiques non encadrées par des équipements spécifiques, comme la course à pied ou la marche. Toutefois, ces activités ne se pratiquent pas de la même manière : les femmes courent plus souvent en groupe, tandis que les hommes le font seuls. Pour les femmes, cette activité suppose par ailleurs une préparation pratique (itinéraires, horaires) et psychologique importante, révélant les contraintes spécifiques pesant sur leur accès au sport dans les espaces publics urbains. (a'urba, ADES-CNRS, 2011; AUDIAR, 2024; Ville de Paris, 2016; Tissolong, 2023)

De manière générale, la présence masculine dans un espace, prolongée ou transitoire, décourage la pratique féminine, qu'elle soit statique ou en mouvement. (a'urba, ADES-CNRS, 2011)

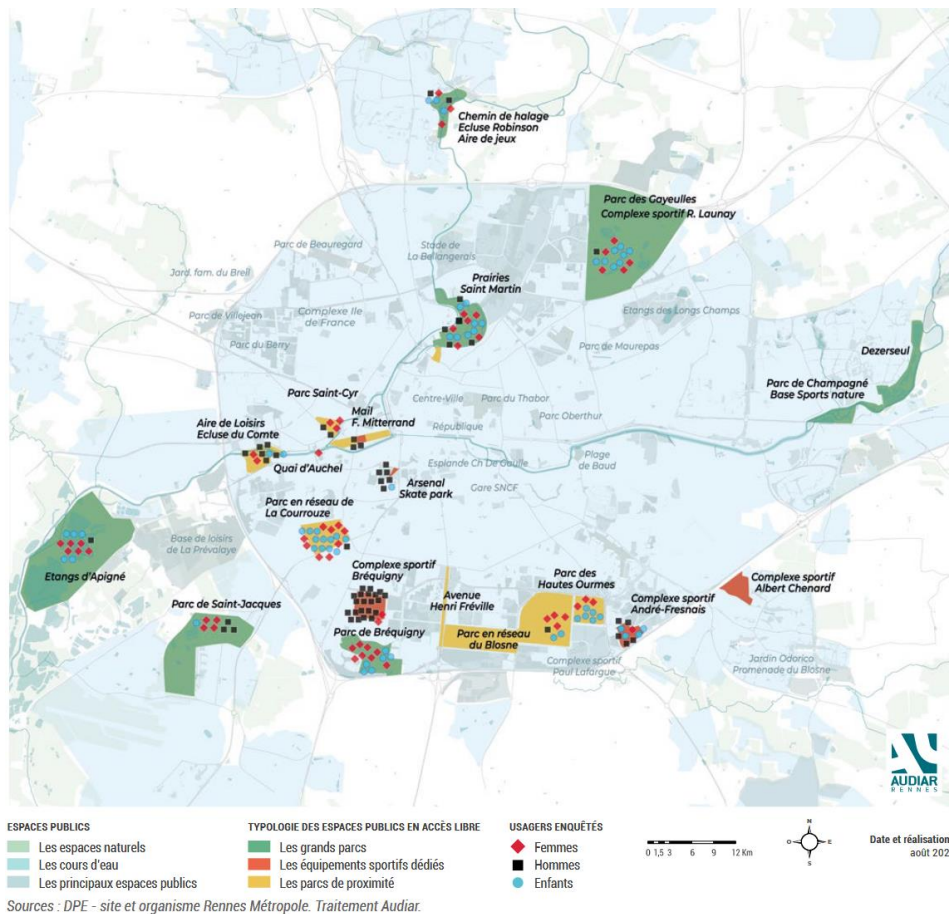


Figure 2 : Présence de femmes, hommes et enfants dans des espaces publics de loisir à Rennes, observée au cours d'une demi-journée de juillet à novembre 2022 (Source : AUDIAR, 2024)

c) Des rythmes et des horaires d'usages conditionnés selon le genre :

En journée, la fréquentation de l'espace public apparaît relativement équilibrée entre les genres : les femmes comme les hommes sortent pour travailler ou réaliser diverses activités. Le nombre moyen de sorties quotidiennes reste similaire entre hommes et femmes. En revanche, la spécificité féminine des déplacements en chaîne déjà évoquée entraîne une densité plus forte d'activités au cours d'une même sortie. Il est néanmoins plus courant chez les femmes de rester au moins une journée entière par semaine sans quitter leur domicile. A l'inverse, lorsque le nombre de sorties quotidiennes devient élevé, les femmes sont proportionnellement plus concernées que les hommes. (Tableau 3) Ces deux extrêmes

s'inscrivent dans la logique du « care », et d'un ressenti fréquent d'exclusion des femmes dans certains espaces publics. (a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Si la ville semble accessible et légitime à investir par les femmes le jour, elle se transforme la nuit en territoire perçu comme interdit. (Figure 3) A la tombée du jour, une différence de présence et d'usage apparait entre les genres, notamment à cause d'une frontière tacite bien intégrée dans les représentations féminines. (a'urba, ADES-CNRS, 2011; Condon *et al.*, 2005)

La nuit, la faible luminosité et l'absence de fréquentation conduisent à l'évitement de certains lieux : si cette tendance concerne tous les genres, elle est particulièrement accentuée chez les femmes. Les espaces concernés relèvent souvent des loisirs et du sport (parcs...), dont l'usage est ainsi marqué par une dimension temporelle, contrairement aux rues qui restent fonctionnelles de nuit. (a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Tableau 3 : Nombre de sortie de logement par jour et par personne selon le genre au sein de la CUB, en % (Source : a'urba, ADES-CNRS, 2011)

	MASCULIN	FEMININ
0	40%	60%
1	54%	46%
2	47%	53%
3	46%	54%
4	49%	51%
5	50%	50%
6	50%	50%
7	45%	55%
8	41%	59%
9	48%	52%
10	41%	59%
11 à 15	39%	61%
16 et plus	47%	53%

Tableau 4 : Heure moyenne de retour selon le genre des étudiant-es sorti-es la nuit au Quai de Paludate, Bordeaux, en % (Source : a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Heure moyenne de retour des étudiants	masculin	féminin
avant 22h	0.8	0.6
22h - minuit	9	13
minuit - 2h	36	42.5
2h - 4h	38	34
après 4h	15.8	9.9

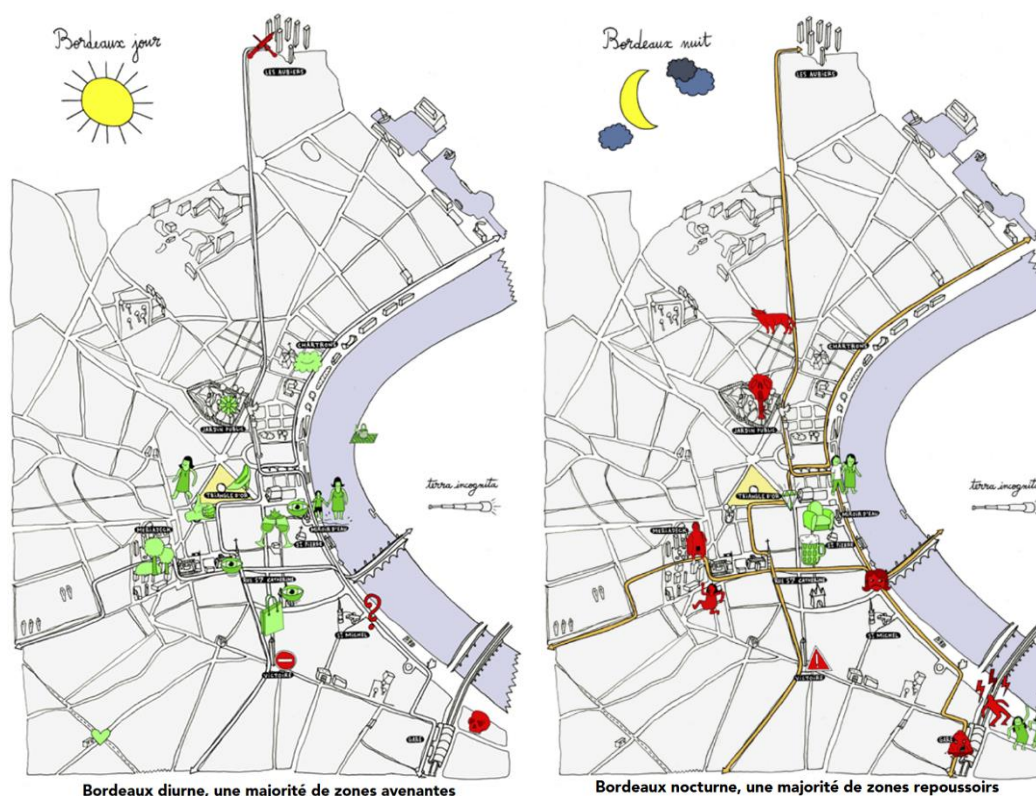


Figure 3 : Cartes sensibles représentant la perception positive (en vert) et négative (en rouge) des espaces bordelais le jour et la nuit par les femmes (Source : a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Pour préserver leur vie sociale nocturne, les femmes anticipent leurs sorties : choix du mode de transport et connaissance des horaires, favoriser des déplacements en groupe, et surtout une organisation minutieuse du retour vers le domicile. Cette organisation influe directement sur leurs temporalités de présence. De manière générale, les hommes occupent davantage la ville nocturne quels que soient les jours de la semaine. De plus, les femmes rentrent majoritairement plus tôt, notamment contraintes par les horaires d'arrêt des transports en commun. (Tableau 4) Si la prédominance masculine est constante dans les espaces nocturnes, elle est plus marquée après l'arrêt des transports : les femmes sont plus visibles dans la première partie de soirée, tandis que les hommes arrivent plus tard et prolongent leur présence bien au-delà. Ce facteur démontre une rupture dans les pratiques de mobilité des femmes : alors qu'elles sont les principales marcheuses en journée, elles évitent largement la marche la nuit. La fréquentation féminine de la ville, notamment nocturne, repose sur des normes de genre et de représentations différenciées de la sécurité. (a'urba, ADES-CNRS, 2011; Condon *et al.*, 2005; Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, 2012)

2) *Sentiment (?) d'insécurité : normes implicites et stratégies d'adaptation :*

Ainsi, les femmes et les hommes utilisent l'espace public urbain de manière différenciée. Si ces distinctions reflètent des rôles sociaux et des pratiques genrées, elles invitent également à questionner la manière dont l'espace est perçu, en termes de confort, de bien-être et de sécurité. Elles amènent ainsi à analyser l'influence de cette perception sur les usages, et l'impact de l'aménagement sur cette dynamique.

a) Une insécurité réelle et perçue, omniprésente chez les femmes :

L'accès différencié des femmes à l'espace public urbain s'explique d'abord par un processus de socialisation genré. Dès l'enfance, les perceptions parentales du danger se projettent sur les enfants, mais de manière différenciée selon le sexe. Les filles reçoivent plus d'injonctions à la prudence, alors que les garçons sont plus encouragés à développer leur autonomie et leur mobilité urbaine. Elles intériorisent alors progressivement l'idée que la ville est un lieu dangereux, qu'elles y sont moins légitimes, et que les hommes sont une menace directe. Ce conditionnement continue dès les premiers lieux de sociabilité : dans les cours d'école, les garçons occupent le centre et la majorité de l'espace, tandis que les filles se retrouvent sur les marges. Ce schéma spatial ancre une norme de surreprésentation masculine dans l'espace et une différenciation des usages selon le sexe. Par la suite, chaque expérience désagréable vécue en ville - du sifflement à l'agression - renforce ces apprentissages conditionnés et instaure un climat de peur. Cette perception est également appuyée par les discours institutionnels et médiatiques : « Lorsque vous sortez : évitez les lieux déserts, les voies mal éclairées, les endroits sombres où un éventuel agresseur peut se dissimuler. Dans la rue, si vous êtes isolée, marchez toujours d'un pas énergique et assuré. Ne donnez pas l'impression d'avoir peur. » était le conseil donné aux femmes en 2010 par le Ministère de l'intérieur français. Ce conditionnement produit une perception différenciée de la sécurité dans l'espace public entre les hommes et les femmes, en individualise la responsabilité de la protection sur ces dernières, et en ancrant l'idée que certaines pratiques urbaines sont hors de leur portée. (Barthe-Deloizy, Hancock, 2005; Ville de Paris, 2016; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

En conséquence les femmes ressentent un fort sentiment d'insécurité dans l'espace public. Selon l'Insee, 25% des femmes âgées de 18 à 29 ans déclarent avoir peur dans la rue. Il est généralement admis que certaines zones urbaines, surtout la nuit, sont plus dangereuses pour les femmes que les hommes, et ce sentiment est influencé par des caractéristiques urbaines : un espace bien éclairé, propre, animé ou surveillé procure un effet rassurant, tandis que les

zones désertées, mal éclairées ou éloignées des flux accentuent l'anxiété. (Ville de Paris, 2016; AUDIAR, PISU, 2022)

Cependant, ce conditionnement et ce sentiment de peur s'appuient sur une réalité de violences sexistes dans l'espace public. Selon le Haut Conseil à l'Égalité (HCE), 100% des femmes ont déjà subi du harcèlement dans les transports, et 76% déclarent avoir déjà été suivies dans la rue ; l'Insee indique que 20% sont injuriées au moins une fois par an. Par ailleurs, la fréquence des violences est proportionnelle à la taille de l'agglomération, ce qui peut s'expliquer par le fait qu'on passe plus de temps à se déplacer dans une grande ville. Les violences envers les femmes dans la rue sont un rappel d'un ordre de genre historique : assigner les femmes au foyer et limiter leur légitimité à occuper l'espace public. Ce phénomène connaît en outre une intensification récente, avec une augmentation de 15% des violences sexistes dans l'espace public enregistrée en 2011. Toutefois, il est important de rappeler que ces violences ne représentent que 7% de celles faites aux femmes. L'endroit le plus dangereux pour une femme reste son domicile, et les agresseurs sont majoritairement des hommes de l'entourage. (Ville de Paris, 2016; Le Centre Hubertine Auclert, INED, 2021; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

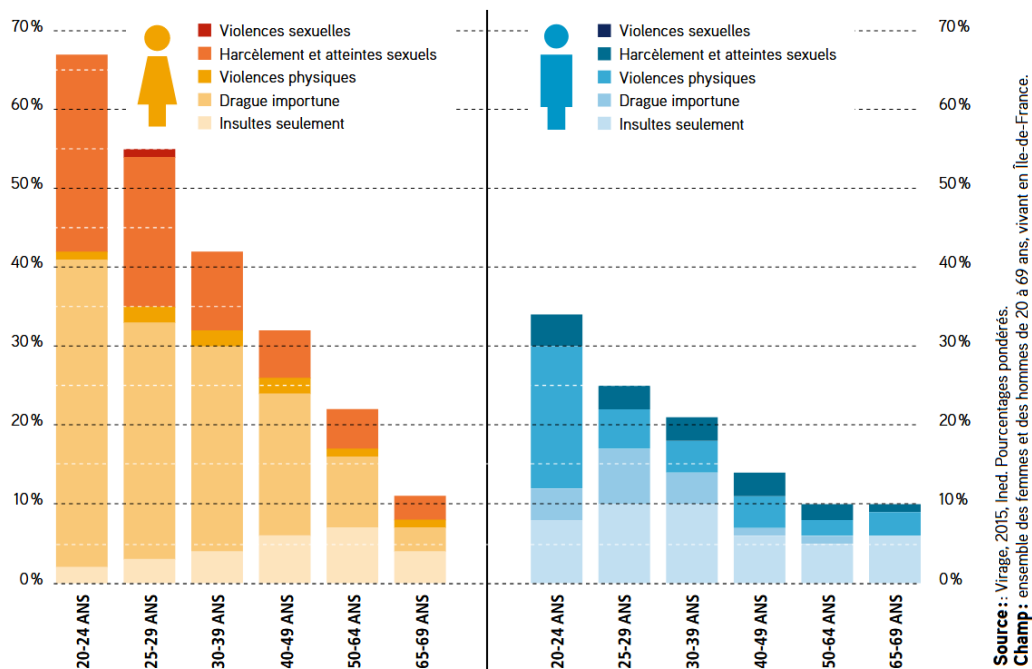


Figure 4 : Proportion de femmes et d'hommes ayant vécu des situations de violence dans les espaces publics en 12 mois en Île-de-France, en % (Source : Le Centre Hubertine Auclert, INED, 2021, d'après Ined Éditions et al., 2020)

En revanche, il serait mensonger d'affirmer que la violence urbaine et le sentiment d'insécurité sont des spécificités féminines. Certaines études statistiques indiquent même que les hommes subiraient plus d'agressions dans la ville. Cependant, la nature des violences varie selon les genres - plus à caractère sexuel pour les femmes, plus insultes et coups pour les hommes. (Figure 4) Dans les deux cas, les agresseurs restent à 92,6% masculins. Les femmes et autres minorités (LGBTQIA+) peuvent également commettre des violences, mais celles-ci sont généralement de nature verbale. Quant au sentiment d'insécurité, il touche également les hommes, mais il se manifeste de manière plus intense et systématique chez les femmes. (Figure 5) Ainsi, le sentiment d'insécurité peut ne pas refléter la répartition réelle des violences urbaines. (Le Centre Hubertine Auclert, INED, 2021; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Mais cette distorsion entre insécurité réelle et insécurité ressentie n'enlève rien à la force du vécu féminin, nourri par des expériences répétées de harcèlement et une socialisation à

l'évitement. Dans ce contexte, la simple présence d'hommes occupant des espaces stratégiques peut suffire à déclencher un malaise, car elle renvoie à une logique d'appropriation masculine et d'exclusion féminine implicite. Les transports en commun constituent un exemple assez spécifique à l'insécurité féminine, particulièrement aux arrêts, aux extrémités de ligne et tard le soir. (a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Croire que les femmes sont incapables de circuler seules dans la ville relève d'un biais profondément genré, qui freine toute réflexion sur une justice spatiale. Cette construction genrée alimente une inégalité d'accès à la ville. Améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité des femmes revient à améliorer celui de l'ensemble des usager·es : la mixité et la diversité sont des facteurs de vitalité urbaine, mais aussi de sécurité partagée. (a'urba, ADES-CNRS, 2011; Ville de Paris, 2016)

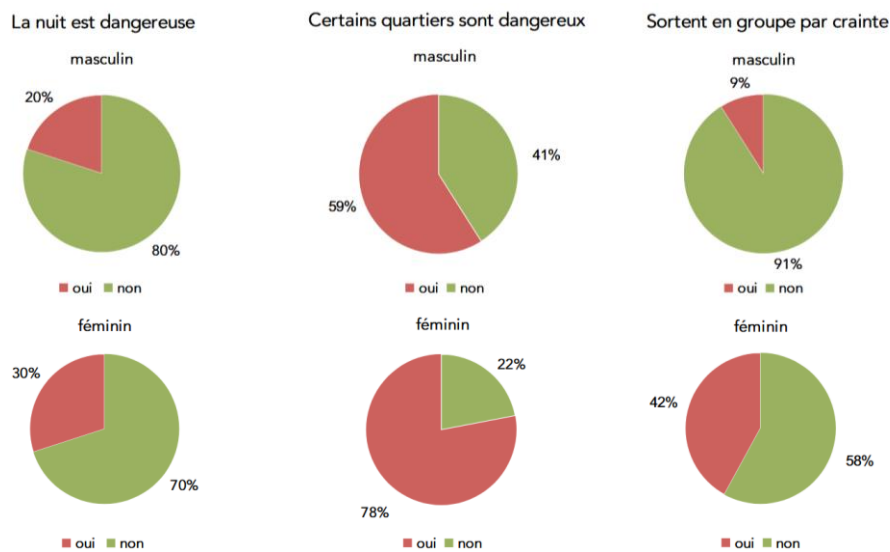


Figure 5 : Perception du danger en ville en fonction de la temporalité et de la localisation selon le genre, en % (Source : a'urba, ADES, 2011)

b) Des stratégies d'évitement et de contournement intériorisées :

Le sentiment d'insécurité et les violences sexistes dans l'espace public urbain entraînent chez les femmes une forme d'auto-restriction de leur droit à la ville. Pour limiter le risque de se retrouver en situation de vulnérabilité, elles développent un état d'alerte permanent et prévoient minutieusement leurs déplacements. Cette vigilance se traduit par une préparation psychologique et matérielle, qui va entraîner une adaptation de leurs comportements. La peur devient ainsi un moteur structurant de leurs pratiques urbaines. Ceci n'est pas le reflet d'une vulnérabilité innée, mais d'un conditionnement social à la peur renforcé par les expériences personnelles. (Ville de Paris, 2016)

Ces stratégies de protection et d'évitement se manifestent de manière systématique et variée. Les femmes modifient leurs itinéraires et évitent certains lieux identifiés comme dangereux. Elles restreignent leurs sorties à certaines heures, et s'imposent parfois des couvre-feux. Elles s'assurent de ne pas se déplacer seules. Les comportements sont ajustés afin d'éviter tout geste ou attitude pouvant être perçu comme ambigu. Elles adaptent leurs vêtements pour se protéger, en se couvrant lors des déplacements et en privilégiant les chaussures plates permettant de se déplacer rapidement, quitte à transporter des chaussures à talons dans un sac. Elles utilisent des signaux de désengagement social, comme porter des écouteurs ou simuler une conversation téléphonique, afin de réduire les interactions non désirées. Se doter

de matériel de protection - clefs à la main, alarmes, bombes lacrymogènes... - devient une stratégie fréquente. (Ville de Paris, 2016; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Ces pratiques, largement intériorisées et transmises, renforcent l'angoisse féminine associée à l'espace urbain et participent à une appropriation inégalitaire. L'objectif principal de ces stratégies est de se mettre hors d'atteinte d'un potentiel agresseur, identifié comme masculin, et de prévenir le risque de violences sexuelles. A l'inverse, les hommes bénéficient d'un droit à l'insouciance dans leur appropriation de l'espace public urbain : une circulation libre, sans nécessité d'anticipation des dangers, ce qui souligne une expérience différenciée de l'espace public selon le genre. (a'urba, ADES-CNRS, 2011; Ville de Paris, 2016)

c) Le rôle de l'aménagement dans la production du sentiment d'(in)sécurité :

La sureté constitue un enjeu majeur de la conception urbaine. Si l'insécurité ressentie dans l'espace public peut avoir de multiples causes, l'aménagement peut soit renforcer soit contribuer à désamorcer ce sentiment. Un espace perçu comme dangereux peut participer à l'exclusion de certaines populations de son usage, tandis qu'un espace bien conçu réduit le sentiment de vulnérabilité et renforce la sécurité partagée. Concevoir des espaces publics sûrs ne se limite pas à prévenir les violences : il s'agit aussi de créer des conditions de confort, de lisibilité et de convivialité permettant de circuler ou de s'arrêter librement à tout instant. (ONU Habitat, 2022; AUDIAR, PISU, 2022)

Un principe essentiel du sentiment de sécurité dans l'espace public repose sur la visibilité : voir et être vu·e en toutes circonstances. Les percées visuelles et la transparence des aménagements permettent de réduire les zones de recoins et favorisent un sentiment de sécurité partagé. L'ambiance nocturne constitue également un enjeu particulier : l'éclairage public doit être pensé en fonction des usages et de la nécessité de sécurisation. Cela suppose la réalisation préalable d'une analyse du confort nocturne, qui doit s'articuler avec les impératifs d'économie d'énergie : modulation des intensités lumineuses, priorisation des lieux sensibles, recours à des dispositifs sobres en consommation. La tendance à l'obscurité, qui se développe dans nos pratiques à certaines heures de la nuit, peut grandement nuire au sentiment de sécurité et doit donc être maniée avec précaution. La signalétique joue aussi un rôle clef dans la production du sentiment de sécurité : une orientation claire dans la ville limite la vulnérabilité associée au fait d'être perdu·e, situation qui peut contraindre à l'immobilité et accroître l'exposition. A cela s'ajoute la propreté et le désencombrement, qui réduisent les obstacles, orientent les circulations et affirment la valeur accordée à la qualité de l'espace public. (AUDIAR, PISU, 2022; Ville de Paris, 2016; Envies de ville by Nexity, 2023)

Certains lieux appellent à une vigilance particulière. Les espaces en retrait, étroits ou peu fréquentés (tunnels, impasses, escaliers...) doivent faire l'objet d'un travail spécifique car ils concentrent les situations d'insécurité - manque de visibilité, obscurité, proximité forcée avec des inconnu·es... Les zones d'attente, en particulier les stations de transport en commun, requièrent une attention renforcée. Leur aménagement doit décourager les violences par une visibilité optimale, un éclairage suffisant, la présence d'informations (horaires, plans de quartier...), mais aussi par une possibilité de fuite. (AUDIAR, PISU, 2022; Ville de Paris, 2016)

Toutefois, les politiques de sécurisation peuvent dériver lorsqu'elles reposent sur une compréhension réductrice des enjeux. Le phénomène de « genderfication » illustre cette limite : les actions dites sécurisantes pour les femmes se concentrent fréquemment dans les quartiers populaires, reproduisant des biais classistes et racistes, tandis que d'autres espaces - comme les centres-villes - échappent à toute remise en question. (Koerner, 2023)

En définitive, concevoir des espaces publics sûrs ne peut se limiter à des ajustements techniques. Il s'agit d'une démarche globale visant à rendre la ville hospitalière, inclusive et équitable, en tenant compte des expériences différenciées des usager·es. La sécurité urbaine ne doit pas être pensée comme une situation de contrôle, mais comme une condition de liberté et de justice sociale dans l'accès à la ville : un véritable bien commun. (ONU Habitat, 2022)

Ainsi, l'espace public, présenté comme un lieu ouvert à tous·tes, se révèle en réalité traversé par des inégalités de genre. Les usages de l'espace public urbain reflètent des normes sociales ainsi que des rôles genrés profondément ancrés. Les femmes, souvent en charge des activités de « care », effectuent des déplacements nombreux et fragmentés, centrés sur des destinations utilitaires, et privilégient la marche ou les transports en commun. Leur présence dans l'espace public est conditionnée par la sécurité, la compagnie ou l'activité pratiquée, limitant la possibilité de circuler ou de s'arrêter librement. Les hommes, en revanche, adoptent des trajets plus linéaires et utilisent davantage la voiture, s'installent plus facilement dans les lieux de repos et investissent les espaces sportifs et de loisirs de manière solitaire. Ces différences se traduisent également par des temporalités distinctes : les femmes fréquentent surtout la ville le jour, tandis que les hommes l'occupent plus librement, y compris la nuit.

Le sentiment d'insécurité, fortement intériorisé par les femmes dès l'enfance, structure leurs pratiques et restreint leur droit à la ville. Malgré une exposition réelle aux violences, ce ressenti dépasse souvent la réalité des faits. Les hommes, moins concernés par ces inquiétudes, bénéficient d'une liberté d'appropriation plus large et moins contrainte. L'aménagement urbain joue un rôle crucial dans cette dynamique : visibilité, éclairage, signalétique, propreté et lisibilité peuvent réduire le sentiment de vulnérabilité et favoriser un usage inclusif. La prise en compte des expériences différenciées est ainsi indispensable pour concevoir une ville sûre, inclusive et équitable, où la sécurité devient un bien commun et un vecteur de justice sociale.

Face au gain de visibilité de ces réalités, diverses initiatives sont imaginées et se déploient à plusieurs échelles pour favoriser la place des femmes dans l'espace public urbain.

B) État actuel de la prise en compte du genre dans l'aménagement de l'espace public urbain :

1) *Une reconnaissance progressive, encore récente et partielle :*

Le droit à la ville renvoie à la possibilité pour chaque habitant·e de participer pleinement à la vie urbaine, en exprimant ses besoins et en influençant les décisions relatives à l'aménagement, aux transports ou à la gestion des espaces publics. Il s'agit également de pouvoir circuler librement et en toute sécurité, à n'importe quelle heure et pour n'importe quel motif, et ainsi de s'approprier la ville sans restriction. Constaté que ce droit est souvent limité pour les femmes a conduit à l'émergence de politiques urbaines genrées : il s'agit d'actions publiques menées dans les espaces urbains selon une approche de genre, visant à corriger les déséquilibres et à favoriser une participation plus équitable. Ces politiques ne se réduisent pas à l'aménagement matériel, ni à des mesures ciblées exclusivement sur les femmes. (Ville de Paris, 2016; Biarrotte, 2017)

a) Une lente émergence de la question du genre dans les pratiques de l'aménagement : entre féminisme et sciences sociales

Le terme de féminisme peut être défini dans un sens large par « tout projet cherchant à apporter une plus grande autonomie et reconnaissance politique et sociale à des populations discriminées pour des raisons de genre. » (Biarrotte, 2017). Sous cet angle, l'histoire des liens entre féminisme et aménagement urbain ne débute pas avec la récente mise en lumière de cette problématique, mais s'enracine dans la genèse même des mouvements féministes.

Au cours de la première moitié de la première vague féministe, la réflexion s'attarde peu sur la place des femmes dans l'espace public. Néanmoins, dès le tournant du XX^e siècle, des mobilisations féminines émergent contre la ségrégation sexuée inscrite dans l'organisation urbaine. Ces contestations s'inscrivent dans la continuité des idéaux utopistes et socialistes communautaires développés à la fin du XIX^e siècle, qui revendiquent une société post-industrielle égalitaire : dans leur sillage apparaissent les premiers mouvements de réforme urbaine, notamment en Angleterre avec le « Women's Commonwealth ». L'une des premières mesures explicitement pensées pour les femmes en dehors de la sphère domestique fut mise en œuvre à New York en 1909 : à la demande de la « Women's Municipal League », des espaces réservés aux femmes nommés « suffragettes cars » sont mis en place aux heures de pointe pour limiter les insultes et agressions dans les trains, alors même que les voyageuses ne représentent qu'environ un quart des usager·es. La naissance de la sexologie en 1911 va marquer un tournant intellectuel important : ses analyses vont influencer fortement les futurs mouvements de libération féministe, d'abord aux États-Unis puis en Europe. (Biarrotte, 2017; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

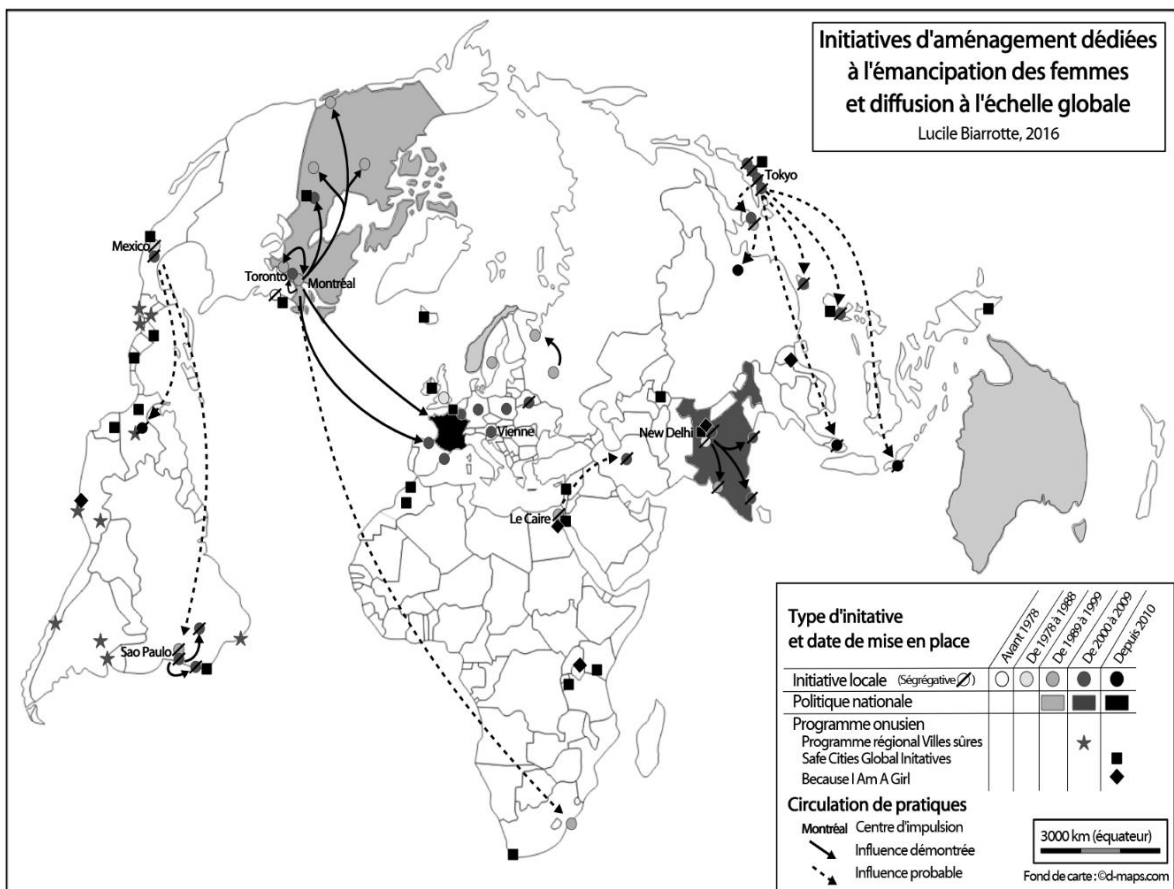


Figure 6 : Diffusion à l'échelle mondiale des initiatives d'aménagement dédiées à l'émancipation des femmes (Source : Biarrotte, 2017)

Malgré ces initiatives, le modèle dominant de l'urbanisme du XX^e siècle reste profondément genré. Par exemple, la première Charte d'Athènes assigne les tâches domestiques aux « zones résidentielles », en les distinguant des « zones industrielles », sans interroger les effets sociaux de cette séparation. Cette logique essentialiste, qui reconduit des stéréotypes sur les rôles féminins et masculins, a largement orienté la reconstruction et l'expansion urbaine de l'après-guerre dans toute l'Europe. Ce n'est qu'à partir des années 1980 que des militantes féministes commencent à interpeller les spécialistes de l'aménagement urbain sur ces biais, dénonçant des pratiques qui consolideraient les rôles de genre. Le Canada occupe alors une position pionnière : des expériences d'autogestion urbaine féministe y voient le jour, misant sur la collectivisation des tâches domestiques, la création de milieux de vie sécurisants, la mise en avant de services de proximité, et l'inclusion des femmes dans la prise de décision. A Toronto, Montréal ou Québec, le collectif « Woman Plan Toronto » organise des ateliers et enquêtes, produisant des rapports sur des problématiques concrètes, comme le manque de garderies ou la fermeture des toilettes publiques. (Tummers, 2015; a'urba, ADES-CNRS, 2011; Biarrotte, 2017)

Ces dynamiques trouvent un relai académique : des recherches en géographie féministe mettent en évidence les inégalités de genre dans l'appropriation et l'usage différencié de l'espace. Si ces débats n'apparaissent en France qu'au milieu des années 2000, ils alimentent dès les années 1980 les réflexions au Royaume-Uni, en Amérique du Nord et dans plusieurs pays européens, parfois en lien direct avec des expérimentations urbaines. Dans les années 1990, un pas supplémentaire est franchi : plusieurs urbanistes et chercheuses féministes prennent conscience de l'invisibilisation des femmes dans la conception des projets urbains et élaborent des outils pour y remédier. C'est dans ce contexte que l'association montréalaise « Femmes et Villes International » diffuse des méthodologies participatives comme les marches exploratoires, expérimentées au Québec avant d'être adaptées dans d'autres contextes urbains. (Figure 6) (Biarrotte, 2017; Tummers, 2015)

En somme, si la mobilisation féministe et les initiatives militantes du XX^e siècle ont amorcé une remise en cause du caractère androcentré de l'aménagement, ces questionnements sont longtemps restés marginaux. Alors que le monde anglophone a ouvert la voie à une lecture spatiale des rapports sociaux de genre dès les années 1980, la France tarde à s'en saisir. (Cardelli, 2021)

b) Une reconnaissance institutionnelle progressive :

Alors que les mouvements féministes et les sciences sociales ont contribué à mettre en lumière les biais de genre présents dans la fabrique urbaine, les institutions locales, nationales et européennes se sont progressivement saisies de cette problématique pour l'intégrer aux politiques publiques.

L'Union européenne et la Commission européenne ont joué un rôle déterminant dans l'introduction des approches de genre dans les politiques nationales, à la fois en favorisant la mise en réseau des mouvements féministes et en apportant une légitimité institutionnelle aux actrices locales souhaitant intégrer cette dimension dans leurs pratiques d'aménagement. Dès les années 1980, les textes communautaires mettent en avant la nécessité de repenser le développement urbain selon de nouveaux critères. Dans les années 1990, la Communauté européenne encourage ses États membres à instaurer des programmes de « gender mainstreaming » (approche intégrée du genre en français), qui encourageraient à prendre en compte les rapports sociaux de genre dans toutes les politiques sectorielles, et à développer des outils méthodologiques pour analyser l'impact des décisions publiques sur l'égalité femmes-hommes. (Biarrotte, 2017; Koerner, 2023; Tummers, 2015)

En 1994, une reconnaissance théorique du droit des femmes à participer à la planification urbaine se concrétise, et des recherches-actions financées par l'Union européenne aboutissent à une charte destinée à introduire un cadre de référence pour les pratiques de planification. Celle-ci préconise, entre autres, une révision des cadres de vie discriminatoires, une meilleure visibilité des interventions d'architectes et urbanistes femmes, une offre d'habitat adaptée aux besoins des femmes actives et mères, ainsi que des mesures pour renforcer la sécurité et la participation institutionnelle. L'objectif affiché est de promouvoir une société libérée des stéréotypes qui limitent l'accès des femmes aux services et espaces urbains, et de favoriser leur citoyenneté active. (a'urba, ADES-CNRS, 2011)

La question de l'égalité de genre est ensuite inscrite dans le droit européen par le traité d'Amsterdam de 1999, rendant juridiquement contraignant le principe de l'approche intégrée de l'égalité. Les articles 2 et 3 imposent aux États membres de mettre en œuvre des mesures effectives, donnant lieu à des dispositifs variés tels que la publication de guides, le développement de dialogues professionnels interdisciplinaires, la création d'agence dédiées « La ville pour toutes » et le renforcement de la participation citoyenne. La même année, cette volonté de repenser le développement urbain selon des critères d'égalité de genre se traduit également dans le premier « Schéma de développement de l'espace communautaire ». Préparé par le Comité de développement spatial, ce schéma est adopté lors du Conseil de Postdam, qui réunissaient les ministres en charge de l'urbanisme. (Tummers, 2015)

Parallèlement, la « Charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale », initiée en 1983, se finalise en 2006. Cet instrument de « soft law » (droit flexible) encourage les collectivités à s'inspirer des meilleures pratiques recensées. Certaines villes françaises, comme Rennes et Strasbourg, s'y engagent précocement et traduisent cette charte en plans d'action locaux avant même la promulgation de la loi française du 4 août 2014 pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes, qui fait de l'égalité une priorité transversale de la « Politique de la ville ». Cette dynamique s'est poursuivie avec l'édition, en 2010, d'un guide européen intégrant la dimension de genre dans la coopération au développement de la Communauté européenne, qui propose des outils et des techniques d'évaluation pour déterminer si des décisions apparemment neutres peuvent avoir des impacts différenciés selon le genre. (Koerner, 2023; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Au niveau local, les collectivités territoriales deviennent donc des actrices centrales de l'égalité de genre. La loi du 4 août 2014, citée ci-dessus, et son décret d'application de 2015 imposent aux communes et intercommunalités de plus de 20 000 habitant·es de produire un rapport sur la situation d'égalité avant le débat budgétaire annuel, renforçant ainsi le rôle des politiques publiques locales dans la promotion de l'égalité. Cette logique se double d'une obligation de produire des données statistiques sexuées, permettant de mieux comprendre et mesurer les inégalités. Certaines initiatives, sans être directement centrées sur le genre, comme la charte pour la laïcité de 2015, ont également contribué à faire avancer la prise en compte de la mixité dans les aménagements urbains, et donc des questions de genre. (Ville de Paris, 2016; Envies de ville by Nexity, 2023)

Dans un contexte métropolitain et transnational, des réseaux tels que le « Réseau mondial des villes et gouvernements locaux et régionaux » (CGLU) ou « Metropolis », ont développé des missions spécifiques pour l'égalité de genre (commission permanente sur l'Égalité des genres pour CGLU depuis 2004, mission Femmes pour Metropolis depuis 1995), visant à accroître la représentation et l'influence des femmes dans la politique locale et dans la gestion des espaces urbains. Ces dispositifs permettent d'articuler les initiatives locales avec les normes et recommandations internationales, consolidant ainsi un cadre global favorable à l'intégration du genre dans les pratiques d'aménagement. (Biarrotte, 2017)

Cependant, même si lois, décrets ou encore chartes institutionnalisent de plus en plus la thématique de l'égalité de genre dans l'aménagement, leur diffusion demeure limitée : ces dispositifs sont peu connus, donc peu appliqués. De plus, ils relèvent davantage de la recommandation que de l'obligation, ce qui les rend faiblement contraignants. Il serait nécessaire de passer d'une logique de « bonne pratique » à une intégration systématique : à défaut, ces initiatives risquent de n'avoir qu'une portée ponctuelle et superficielle. Ainsi, la prise en compte des idées féministes et inclusives dans l'aménagement urbain demeure fragile, et peine à transformer en profondeur les théories et les pratiques. (Biarrotte, 2017; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

c) Une conception encore globalement genrée :

Si les dernières décennies ont vu l'institutionnalisation progressive du droit des femmes dans les politiques urbaines, cette évolution reste largement incomplète. En dehors des quartiers dits « prioritaires », où l'État impose davantage de contraintes, la mise en œuvre de dispositifs pour l'égalité de genre demeure facultative, par respect du principe de libre administration des collectivités territoriales. Malgré la multiplication des initiatives « pour les femmes », rares sont les collectivités qui abordent cette dimension dans une perspective globale de lutte contre les discriminations. (Koerner, 2023; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Cette incomplétude se manifeste notamment dans la conception encore fortement androcentrée des aménagements. Les espaces publics continuent de privilégier des usages masculins - équipements sportifs, cafés, lieux de regroupement informels - tandis que les pratiques féminines sont minimisées. Les investissements publics accentuent ce déséquilibre : skate-parks et city-stades, pensés pour canaliser l'énergie ou la violence des jeunes garçons, occupent une place importante dans nos espaces centraux. En termes d'impact symbolique, l'omniprésence des équipements masculins envoie un signal de domination masculine dans la ville. Ces choix traduisent une hiérarchie implicite, où la pratique masculine de l'espace est toujours jugée prioritaire et légitime. Les formes spatiales elles-mêmes renforcent cette hiérarchie : les configurations rectangulaires - privilégiées pour optimiser l'espace - favorisent une pratique sportive masculine, alors que des formes circulaires pourraient permettre une appropriation plus mixte. Dans le même esprit, prescrire un usage à un espace revient implicitement à désigner un public prioritaire, restreignant ainsi la possibilité d'un lieu réellement partagé. (Tummers, 2015; a'urba, ADES-CNRS, 2011; Envies de ville by Nexity, 2023)

Les représentations des usages féminins véhiculées par les politiques d'aménagement participent également à cette inégalité. Les femmes sont fréquemment envisagées sous l'angle réducteur de la maternité, orientant la conception « pour elles » vers les espaces pour enfants ou les parcs et jardins publics. Les adolescentes, jeunes femmes, étudiantes ou célibataires restent invisibilisées, privées d'espaces répondant à leurs besoins spécifiques de loisirs, de mobilité ou de sociabilité. Cette vision stéréotypée empêche de penser la pluralité des trajectoires féminines et s'incarne dans des carences flagrantes, comme l'absence de toilettes publiques, qui renforce l'exclusion implicite des femmes de l'espace urbain. (Tummers, 2015; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

De plus, la prise en compte du genre dans les aménagements demeure cantonnée à une logique de compensation. De par la nature du métier, les concepteur·ices tendent à corriger le déficit d'accès des femmes à l'espace public en agissant sur les usages identifiés comme problématiques (par exemple, les stations de transport). Mais cette approche aboutit surtout à des aménagements ponctuels, parfois motivés davantage par des considérations

cosmétiques, proches du purplewashing³, que par une volonté de transformation structurelle. Certaines initiatives - même si issues en partie de revendications légitimes des premières concernées - comme les bancs d'allaitement ou les équipements de change relégués aux toilettes féminines, reconduisent même des rôles sociaux traditionnels. En outre, si la vulnérabilité accrue des femmes dans l'espace public est aujourd'hui reconnue, les causes structurelles de cette exposition restent rarement interrogées. (Biarrotte, 2017; Barthe-Deloizy, Hancock, 2005)

Une véritable transformation impliquerait d'intégrer la perspective de genre à toutes les étapes de la production urbaine : sensibilisation des élu-es, technicien-nes et cadres, inscription explicite et systématique de cette dimension dans les documents de planification, et généralisation d'une attention aux usager-es les plus vulnérables. Plus largement, la pertinence de l'approche actuelle doit être questionnée : les politiques se contentent d'ajuster un canevas urbain historiquement pensé par et pour les hommes. Or, intégrer après coup des dispositifs destinés aux femmes revient à bricoler dans une structure foncièrement inégalitaire. Plutôt que d'empiler des correctifs, il serait nécessaire de repenser plus radicalement l'organisation urbaine, afin de construire dès l'origine un cadre neutre, capable d'accueillir équitablement l'ensemble des habitant-es. (Biarrotte, 2017; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Pourtant, même lorsqu'il s'agit de concevoir de nouveaux outils plutôt que de s'adapter à des dispositifs existants, et même si ces démarches poursuivent d'autres objectifs tels que la durabilité ou l'adaptation écologique, la dimension de genre est encore largement ignorée. Des travaux se présentant comme novateurs pour l'urbanisme passent sous silence les méthodes déjà développées dans le cadre du « gender mainstreaming », dont le déficit de connaissances ou de reconnaissance empêche la généralisation de « bonnes pratiques » pourtant susceptibles d'améliorer la qualité de vie pour tous-tes. (Tummers, 2015)

Ces constats révèlent que la différenciation sexuée reste au cœur des logiques d'aménagement et soulignent l'urgence d'une réforme en profondeur. Il ne s'agit pas seulement d'ajouter des dispositifs « pour les femmes », mais de déconstruire les codes genrés implicites qui structurent la profession. L'intégration du genre suppose de reconnaître que les catégories classiques de la planification produisent des effets différenciés selon les profils d'usager-es, notamment en matière d'accessibilité, de sécurité ou de services. Une telle démarche requiert de dépasser le strict champ technique de l'aménagement pour mobiliser des savoirs issus de l'anthropologie, de l'économie, de la géographie ou des sciences sociales et culturelles. Le développement de méthodologies pluridisciplinaires attentives aux rapports sociaux de genre permettrait d'éclairer la complexité des interactions entre espace et société. L'objectif final n'est pas de reconduire des rôles sociaux figés, mais de concevoir des modèles spatiaux et des infrastructures élargissant les marges de choix des individus, qu'ils soient hommes ou femmes, en leur permettant d'accéder à des sphères traditionnellement assignées à l'autre. Aussi, l'instauration d'obligations juridiquement contraignantes apparaît indispensable pour passer de simples intentions à une transformation structurelle. (Tummers, 2015; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Enfin, l'intégration de la perspective de genre dépasse les choix spatiaux : elle suppose aussi une révision des modalités organisationnelles de la profession. Les horaires (de réunions, de concertations citoyennes...), les formes de communication et même le langage utilisé peuvent exclure une partie des publics concernés. Repenser ces dimensions pratiques et symboliques

³ Purplewashing : aussi appelé « féminisme washing », désigne une stratégie marketing utilisée par divers acteurs économiques - entreprises, marques, gouvernements... - pour récupérer les luttes féministes à des fins lucratives ou pour redorer leur image. (Bonte, Bideaux, 2025)

constitue une condition préalable pour garantir une participation réellement inclusive et représentative. (Tummers, 2015)

2) *Des démarches concrètes vers des espaces publics urbains plus inclusifs :*

Malgré le caractère incomplet de la prise de conscience du genre dans l'aménagement, cette reconnaissance a néanmoins ouvert la voie à des actions concrètes visant à transformer l'espace public urbain en lieu plus inclusif.

a) Des outils sensibles au genre intégrés à la conception de l'espace public :

Depuis une dizaine d'années, les villes et agences produisent des documents de référence qui orientent la pratique professionnelle, dans le cadre du « gender mainstreaming ». A Vienne, le guide « Gender Mainstreaming in Urban Planning and Development » (2013) a servi de base à une politique municipale ambitieuse, tandis qu'à Barcelone le « Manual de urbanismo de la vida cotidiana » (2019) décline des recommandations pour intégrer le quotidien et le genre dans la planification. En France, Paris a publié en 2016 son « Guide référentiel : Genre et espace public » (mis à jour en 2019 et 2023), rédigé en collaboration avec le bureau d'études Genre et Ville. Ce dernier a également collaboré avec l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU), qui a diffusé ses propres documents de référence pour intégrer la dimension du genre dans les projets urbains à l'échelle nationale. Ces guides, issus de la coopération entre institutions publiques et spécialistes des questions du genre, ont une pertinence scientifique et opérationnelle, et contribuent à légitimer la prise en compte du genre comme enjeu de politique publique. Ils constituent des outils concrets et accessibles, pouvant faciliter l'engagement dans cette thématique. (Koerner, 2023)

Concernant les outils administratifs, les contrats et marchés publics liés à l'aménagement peuvent exiger la prise en compte du genre, avec une expertise dédiée mobilisée dès le démarrage du projet ou intégrée dans l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Dans cette dynamique, la Ville de Paris introduit une « clause genre » contraignante dans son appel à projet « Réinventons nos places ! » de 2016, qui portait sur le réaménagement de sept grandes places de la capitale. Inspiré des clauses environnementales, cet ajout fait du genre un critère de sélection décisif, et un collectif pouvait être écarté si cette dimension n'était pas intégrée à sa proposition. Généralisée, cette exigence pourrait contribuer à transformer durablement les pratiques, en élevant l'égalité femmes-hommes au même rang que les autres conditions réglementaires de l'aménagement. (Ville de Paris, 2016)

Dans le prolongement de ce cadre réglementaire, certaines collectivités mettent en place des dispositifs internes de suivi, sous la forme de cellules de veille. C'est le cas de la ville de Umeå, en Suède, qui a intégré depuis 1978 un comité d'égalité des genres, ou encore du « Women's Unit » de la ville de Vienne en Autriche. Leur rôle est de garantir la prise en compte du genre tout au long de chaque projet. Ces cellules assurent un suivi de l'amont à l'aval : elles vérifient l'intégration d'une analyse genrée, contrôlent l'équilibre et l'inclusivité des décisions intermédiaires, et mesurent les effets produits par l'aménagement. Ce dispositif permet d'articuler de manière continue les principes d'inclusivité aux pratiques de conception. (Kesarkar Gavankar, 2022; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Côté conception, l'approche intégrée du genre suppose de lire tout projet urbain à travers ses effets différenciés sur les femmes et les hommes, en problématisant chaque choix pour faire émerger des usages invisibilisés. La Ville de Paris insiste sur cette nécessité de « chausser les lunettes du genre ». (Ville de Paris, 2016)

Concrètement, cela implique de réaliser des études, enquêtes et comptages différenciés par genre, ainsi que des diagnostics de sûreté, afin de produire des diagnostics fiables et d'objectiver les représentations que l'on se fait de la fréquentation, des trajectoires et des pratiques effectives dans l'espace. Un exemple d'outil de diagnostic territorial intégrant ces principes est la démarche « Haute qualité égalitaire », développé en collaboration entre le conseil de développement durable de Bordeaux et le bureau d'étude Genre et Ville. La collecte systématique de statistiques sexuées, ponctuelles ou à plus grande échelle, contribuerait à terme à combler le déficit de données, et à offrir aux aménageur·euses des éléments concrets pour fonder leurs propositions, tout en limitant le risque de reproduire des stéréotypes ou des représentations biaisées. (Ville de Paris, 2016; AUDIAR, PISU, 2022; Koerner, 2023)

L'accessibilité constitue un élément central de l'aménagement sensible au genre. Elle implique de prendre en compte la largeur et l'encombrement des trottoirs, la continuité des parcours, y compris au niveau des escaliers, avec des dispositifs adaptés tels que des toboggans, le choix et l'agencement du mobilier urbain, les revêtements de sol. Ceci afin de faciliter la circulation des personnes avec poussettes, accompagnant des enfants ou des personnes âgées dépendantes, ou encore en talons, qui nécessitent une adaptation pour garantir confort et sécurité. La signalétique et l'orientation dans l'espace public jouent un rôle tout aussi déterminant. À ces aspects s'ajoutent la présence de toilettes publiques et la sécurisation des zones vulnérables, qui contribuent à rendre les lieux plus accueillants. L'objectif est de permettre à tous·tes les usager·es de se déplacer de manière autonome, fluide et sécurisée, tout en favorisant des usages mixtes et inclusifs. (Ville de Paris, 2016)

La sécurité dans l'espace public repose sur les principes d'« entendre et être entendu·e » et de « voir et être vu·e ». Le premier implique que la fréquentation des espaces permet aux usager·es de se signaler et d'être alerté·es en cas de besoin, dissuadant ainsi les comportements agressifs ou incivils et facilitant l'obtention d'aide. Le second consiste à concevoir les lieux de manière à créer des percées visuelles et limiter les situations d'isolement, permettant ainsi de mieux anticiper les difficultés et de percevoir les dangers. Ce dernier passe aussi par la visibilité de nuit, qui ne se réduit pas à un simple éclairage uniforme : des lumières trop intenses, trop froides ou mal positionnées peuvent générer un sentiment d'inconfort, il est donc nécessaire de prêter attention à leur qualité, à leur couleur et à leur hauteur. De plus, la configuration des espaces doit permettre d'éviter les zones isolées ou sans issue qui favorisent la violence, y compris dans la disposition de la végétation et du mobilier urbain. La perméabilité et la fluidité des circulations contribuent à créer un environnement sûr. Enfin, la fréquentation mixte des lieux constitue un facteur supplémentaire de sécurité, car la présence équilibrée de femmes et d'hommes réduit les situations de vulnérabilité et rend les espaces plus inclusifs. (Ville de Paris, 2016; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Enfin, la dimension de genre doit orienter le choix des activités proposées dans l'espace public. Les aménagements peuvent favoriser des pratiques mixtes, par exemple en remplaçant les sports traditionnellement masculins (football, skate) par des pratiques mixtes comme le badminton ou les agrès. Repousser les aménagements sportifs sur des périphéries limite l'effet de domination visuelle de la présence masculine sur l'espace. Ces choix favorisent la mixité et l'appropriation de l'espace par tous·tes, en rendant accessibles des usages segmentés par le genre, et contribuent à faire émerger une culture urbaine plus inclusive où femmes et hommes peuvent interagir et occuper les lieux de manière équitable. (Ville de Paris, 2016)

La consultation citoyenne constitue un levier fort pour intégrer la question du genre à la conception des projets urbains. Ces démarches créent un sentiment d'appropriation : les habitant·es impliqué·es se sentent davantage concerné·es par le résultat final et enclin·es à en prendre soin. Cependant, la participation égalitaire des femmes et des hommes reste loin

d'être acquise. Elle est souvent abordée comme un présupposé garanti, alors même qu'il s'agit d'un enjeu central de la démocratie participative contemporaine, encore insuffisamment reconnu dans les processus de concertation. Pour dépasser cet impensé, il est nécessaire de quantifier la présence respective des genres et d'interroger leurs besoins spécifiques. C'était un des objectifs de la démarche d'évaluation participative « Contre le sexisme, imaginons ensemble les espaces publics de demain » menée à Nantes en 2024/2025. Parmi ces outils de consultation, les marches exploratoires ont été spécifiquement développées pour placer les femmes au cœur du diagnostic. Importées de Montréal et expérimentées ensuite à Paris, Rennes ou Namur, elles consistent à effectuer un diagnostic de terrain en réunissant des habitantes d'un quartier, et en le parcourant afin d'identifier les obstacles et les améliorations possibles. Ces marches donnent la possibilité aux femmes de partager leur expérience concrète de l'espace, mettant en évidence des aspects qui échappent souvent aux regards institutionnels : aussi bien les facteurs humains (fréquentation, usages, occupations) que d'aménagement. Elles permettent de favoriser la réappropriation de l'espace public par les femmes et leur participation à la vie citoyenne, tout en sensibilisant les décideur·euses aux enjeux d'égalité. Toutefois, la pratique présente des limites. Elle peut être réduite à un simple dispositif de repérage des problèmes de propreté ou de sécurité, profitant davantage aux institutions qu'aux habitantes. Les professionnel·les de l'égalité insistent donc sur la nécessité de maintenir sa dimension politique, par une réelle implication des femmes au-delà d'un rôle consultatif superficiel. (Koerner, 2023; Ville de Paris, 2016; AUDIAR, PISU, 2022; Nantes Métropole, Ville de Nantes, 2025)

Les cours de récréation, bien que ne relevant pas à proprement parler de l'espace public, font l'objet depuis quelques années d'une attention particulière dans les politiques de réaménagement. Ceci a été initié par le projet des « cours oasis » parisiennes qui, bien que s'inscrivant prioritairement dans une dynamique de végétalisation, a intégré dès l'origine la ségrégation spatiale genrée observée dans les cours, et les moyens d'y remédier par l'aménagement. Sa diffusion nationale a fait des cours d'école un terrain d'expérimentation privilégié pour l'aménagement sensible au genre, et constituent de bons exemples d'intégration de la thématique à toutes les étapes de conception. Disposant de nombreuses références scientifiques reconnues, comme les travaux de la géographe Édith Maruéjols-Benoît, ces projets déploient des démarches participatives et ateliers collectifs associant équipes pédagogiques, parents et enfants, afin de dégager des besoins spécifiques. Des phases d'observation comparant les usages de l'ancienne cour et de la nouvelle permettent de recueillir des données genrées. Les résultats concrets sont largement mis en avant et reconnus par les maîtrises d'œuvre comme les maîtrise d'ouvrage, conférant à ces projets un statut à part dans l'aménagement français en matière d'intégration et de légitimation de la dimension du genre. (Koerner, 2023)

Certaines villes tentent de généraliser cette approche intégrée du genre à l'ensemble de leurs politiques urbaines, à l'image de Paris, Namur ou encore Vienne. Cette dernière constitue une référence exceptionnelle en raison du haut niveau d'intégration institutionnelle de la démarche. Elle a développé un programme spécifique intitulé « fair shared city », piloté par un bureau d'étude dédié aux questions de genre au sein même du département d'urbanisme de la ville. Ce bureau d'étude est chargé d'identifier des projets pilotes et d'évaluer les grands programmes urbains sous l'angle du genre, en s'appuyant systématiquement sur des études préalables visant à analyser qualités et manques du point de vue des différents groupes sociaux. Ainsi, des quartiers entiers, comme celui de Mariahilf, ont été pensés dans ce contexte. Les interventions orientées pour les piéton·nes y intègrent aussi la variable genre : trottoirs élargis pour faciliter les déplacements avec enfants ou personnes dépendantes, temps de feux piétons ajustés aux rythmes de traversée différenciés, ouverture des espaces et facilitation des circulations par la suppression des barrières et la réorganisation des trajets des

passages piétons selon des parcours les plus directs, élimination des lieux anxigènes. Le bureau intervient également sur les plans de transports publics ou dans le réaménagement de sites structurants de la ville, comme la gare du Nord-Ouest. De telles démarches confirment que l'intégration du genre ne relève pas uniquement de micro-interventions, mais peut structurer une politique urbaine globale. (Cardelli, 2021; Tummers, 2015)

b) Des actions parallèles à l'aménagement, mais complémentaires :

La réduction des inégalités de genre dans l'espace public ne passe pas uniquement par les aménagements matériels ni sur le processus de conception qui les produit. Elle s'appuie également sur des leviers juridiques et politiques. Ces dernières années, plusieurs lois ont vu le jour pour sanctionner les comportements sexistes dans l'espace public, reconnaissant ainsi un véritable problème de société. Parallèlement, une non-tolérance de l'occupation masculine exclusive de certains lieux, notamment par des bandes exerçant un contrôle territorial illicite, permet de limiter la domination de la présence masculine et l'insécurité. La régulation par l'État et les collectivités représente donc une première étape pour garantir des espaces sans domination sociale ou genrée. (Cardelli, 2021; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Au-delà du cadre légal, l'égalité dans la fabrique de la ville implique d'assurer aux femmes une place équivalente à celle des hommes dans les espaces de décision. L'Union Européenne encourage une stratégie de « gender management », visant à corriger l'exclusion historique des femmes des sphères citoyennes, économiques, politiques et professionnelles. Concrètement, cela passe par la mise en place de jurys et comités paritaires pour toutes les décisions concernant l'aménagement urbain : attribution de noms de rue, organisation d'événements publics, choix d'équipements structurants, identification des projets à mener, jurys de concours... Cette exigence de parité, appliquée à l'ensemble des métiers qui façonnent la ville et aux consultations citoyennes, permettrait de rompre la prédominance masculine, et donc d'apporter une expertise complémentaire. Enfin, cette parité doit s'accompagner de conditions favorables : faciliter la prise de parole des femmes, veiller à un partage équitable des temps de parole, et organiser les réunions à des horaires compatibles avec la vie familiale. Ces principes doivent s'accompagner de la réalisation de statistiques genrées (présence, nombre de prises de parole et leur durée) afin de suivre les évolutions, et de mettre en regard ces dynamiques avec les représentations produites de l'espace public. (Ville de Paris, 2016; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Cet engagement doit se traduire dans les moyens financiers mobilisés. L'Union Européenne préconise ainsi l'utilisation du « gender budget » (budget genré), qui consiste à analyser la répartition des dépenses publiques selon leur impact sur les femmes et les hommes. Cet outil met en lumière les écarts persistants de financement en faveur des usages masculins. En rendant visibles ces déséquilibres, il incite à une meilleure allocation des ressources. Il peut être complété par l'éga-conditionnalité : attribution des financements publics selon le respect de critères d'égalité. Ceci contribue à faire de la puissance publique un levier de correction active, et non de reproduction, des inégalités. (Ville de Paris, 2016; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Un autre pilier essentiel réside dans la formation des acteur·ices de la maîtrise d'ouvrage comme de la maîtrise d'œuvre aux enjeux de genre dans l'espace public, ainsi qu'aux outils relatifs existants. Les professionnel·les reconnaissent un manque de connaissances sur ces sujets, qui s'explique en partie par leur absence des formations. Pourtant, l'intérêt des étudiant·es pour ces thématiques est croissante, ce qui plaide pour une intégration systématique des enjeux d'égalité dans les programmes. En parallèle, la formation d'animateur·ices et leur intervention en milieu scolaire jouent également un rôle clé, en permettant d'agir très tôt sur les stéréotypes de genre, de déconstruire les représentations qui

freinent l'accès des femmes à certains usages de la ville, et en encourageant la participation des jeunes filles, notamment dans la pratique sportive. (Koerner, 2023; Ville de Paris, 2016)

À ces actions s'ajoute le rôle majeur de la médiatisation. Les violences faites aux femmes dans l'espace public ont progressivement été mises en avant par les médias, contribuant à faire de la sécurité et de l'égalité dans la rue un sujet de société incontournable. En parallèle, la médiatisation des initiatives positives (événements dédiés aux femmes et à leurs droits, projets d'aménagement intégrant la question du genre...) contribue à banaliser et légitimer la présence des femmes dans les espaces urbains, et à diffuser des modèles qui incitent d'autres villes à s'engager dans des démarches similaires. (Ville de Paris, 2016; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

La représentation des femmes dans l'espace public passe aussi par des signes symboliques et patrimoniaux. Aujourd'hui, moins de 2 % des rues françaises portent un nom féminin. Paris illustre bien ce déséquilibre, mais aussi la dynamique de correction engagée : entre 2001 et 2012, le nombre de rues portant un nom de femme a été multiplié par 4.5, et en 2014, 43% des nouvelles dénominations étaient des noms féminins. Mais malgré ces efforts, seules 200 rues de Paris portent le nom de femmes, contre 4000 pour les hommes. Féminiser les noms de sites nouveaux ou d'espaces existants encore non nommés - espaces de circulation, places, parcs, équipements sportifs, stations de transport... - permet de visibiliser la présence des femmes, de légitimer leur présence et leur vécu, et d'inscrire leur mémoire dans le paysage urbain. De même, la féminisation de la communication publique et de la signalétique renforce cette visibilité. (Ville de Paris, 2016)

Enfin, des actions concrètes dans les espaces publics existant permettent de favoriser la mixité d'usage. L'organisation régulière d'activités sportives, culturelles ou festives permet d'attirer différents publics et assure une présence continue d'usager·es, ce qui contribue à sécuriser les personnes. Proposer des créneaux réservés aux femmes, parfois avec un encadrement, offre un cadre rassurant pour s'approprier des pratiques jusque-là perçues comme masculines (privatisation des équipements sportifs par exemple). Ces moments peuvent constituer un tremplin vers une participation plus large, en permettant d'apprendre et de lever la peur du jugement. Il est ainsi possible de renforcer le droit à la ville pour tous·tes, en transformant l'espace public en un lieu réellement partagé. (a'urba, ADES-CNRS, 2011)

c) Les limites actuelles d'une conception non genrée :

L'un des premiers obstacles à l'intégration du genre dans l'aménagement urbain réside dans l'insuffisance des ressources financières. La collecte de données genrées et la recherche, indispensables pour remettre en question les modèles dominants, restent encore très marginales faute de budgets suffisants. Or, sans données solides, il est difficile de légitimer des choix alternatifs face aux approches classiques de l'aménagement androcentré. Ce déficit influe aussi dans les collectivités et les maîtrises d'ouvrage qui souhaiteraient produire des documents ou mettre en place des cellules de veille, des groupes de travail ou des missions spécialisées sur l'égalité. L'exemple de la ville du Mans est révélateur : sa mission « Égalité » dispose de moyens particulièrement fragiles et peine à peser dans la définition des politiques urbaines. Plus largement, la plupart des politiques dites « pour les femmes » ne reposent que sur une poignée d'agent·es, ce qui limite drastiquement leur efficacité. Le financement des études de genre dans le cadre d'un projet constitue un autre point de blocage. Alors que les coûts liés à des études techniques classiques (étude de sol, diagnostic structurel...) ne sont presque jamais remis en cause, l'intégration d'une analyse genrée est souvent jugée trop onéreuse. Cette différence de traitement illustre le manque de reconnaissance institutionnelle de ces approches, perçues comme accessoires plutôt que comme des outils clés de

conception. Résultat : la faiblesse des moyens alloués entretient une efficacité modérée des projets intégrant la dimension de genre, et donc la perception qu'ils sont peu rentables, ce qui freine encore davantage les financements. En outre, présenter un projet explicitement « pour les femmes » constitue un signal politique fort, parfois mal accueilli par les financeur·euses, ce qui peut décourager les porteur·euses de projets. De manière générale, la question sociale est rarement - ou très mal - financée, alors qu'elle conditionne directement l'appropriation et l'utilisation réelle des espaces publics. (Koerner, 2023; Tummers, 2015; Envies de ville by Nexity, 2023)

Au-delà des questions financières, le déficit de formation constitue un frein majeur. La plupart des professionnel·les de l'aménagement et des élu·es, ne disposent d'aucune sensibilisation systématique aux enjeux de genre. Ce manque de formation entraîne plusieurs conséquences. D'abord, il limite le champ des possibles : si les porteur·euses de projet ou les concepteur·ices n'ont jamais envisagé que l'aménagement puisse être abordé sous l'angle du genre, iels ne penseront pas spontanément à proposer de telles démarches. Ensuite, il touche à la légitimité : même lorsqu'une personne est consciente de l'importance de ces questions, elle peut hésiter à porter le sujet sans formation spécifique, par crainte de ne pas être reconnue comme compétente. Pour les personnes formées, comme les chargé·es de mission égalité, elles sont souvent cantonnées à un rôle périphérique. Elles ne participent pas en permanence à l'aménagement d'un projet, et, lorsqu'elles le font, elles manquent parfois d'expertise technique pour peser dans les débats face aux concepteur·ices, qui en retour manquent de connaissances sur le genre. Le résultat est un dialogue déséquilibré qui réduit l'efficacité de ces initiatives. À plus long terme, la formation initiale des futur·es professionnel·les est elle aussi en cause : alors que l'intégration du genre dans les cursus académiques est répandue en Amérique du Nord, elle reste rare en France. Les premiers cours de géographie du genre commencent à peine à apparaître dans les écoles d'architecture ou d'ingénierie. Tant que cette culture ne sera pas diffusée dès la formation, l'approche genrée continuera à sembler marginale ou facultative dans la pratique professionnelle. (Koerner, 2023; Biarrotte, 2017)

Même lorsque des mesures légales existent, elles ne garantissent pas forcément la transformation des pratiques, tant l'écart demeure important entre le cadre législatif, les usages professionnels et le soutien sociétal. Par exemple, l'obligation des communes de produire chaque année un rapport sur la prise en compte du genre par la loi du 4 août 2014, citée plus haut, est restée largement inaperçue. L'évaluation de ces rapports étant laissée à la libre appréciation des conseils municipaux, seuls les territoires déjà engagés mettent réellement en avant cet instrument. Cela montre que l'adoption d'un cadre légal ne garantit pas son application. Pour dépasser cette inertie, trois soutiens apparaissent décisifs. Celui des élu·es et des hiérarchies politiques, d'abord. Leur implication est nécessaire pour inscrire ces sujets à l'agenda, convaincre les décideurs et entraîner les formations adéquates. Mais ce travail exige du temps, des moyens et une hiérarchie acquise à la cause. L'appui de réseaux extérieurs légitimes, comme des associations ou la recherche, renforce également le poids de ces démarches. Celui de la société civile, ensuite. Les démarches efficaces naissent souvent d'une pression locale, portée par des femmes qui réclament des mesures urbanistiques en faveur de leur autonomie, ou par des associations qui soutiennent les propositions des pouvoirs locaux. Les programmes participatifs sont ici essentiels : ils permettent aux groupes sous-représentés de partager leur expérience et de rendre visibles des besoins concrets que les institutions ignorent. Celui des femmes et des féministes dans les structures de pouvoir, enfin. Leur présence dans des postes de décision est décisive pour impulser des changements. Toutefois, elle ne suffit pas : sans soutien institutionnel et collectif, cette masse ne peut parvenir à transformer durablement les pratiques d'aménagement. (Koerner, 2023; Biarrotte, 2017)

L'un des obstacles les plus profonds tient aux résistances culturelles et institutionnelles face aux dynamiques d'évolution sociétale. L'aménagement « pour les femmes » se heurte à l'inertie des cultures professionnelles et à l'idéologie républicaine androcentrée qui valorise un « bien commun » supposé neutre, mais qui masque en réalité des inégalités structurelles. Beaucoup d'acteur-ices publics rejettent l'idée d'introduire des distinctions genrées dans leurs actions, par peur de la discrimination positive. Mais le passage d'une approche centrée sur le genre à une approche plus large de « diversité », comporte le risque d'invisibiliser les inégalités spécifiques liées au genre. Parallèlement, d'autres craignent que l'accent mis sur le genre occulte d'autres discriminations, notamment liées à la classe ou à l'origine. Ces tensions révèlent la difficulté de définir les hommes et les femmes comme groupes : il s'agit de prendre en compte leurs différences, sans tomber dans la caricature stéréotypée, mais en considérant aussi qu'il ne s'agit pas de catégories homogènes. Des résistances existent aussi à l'échelle interindividuelle, liées aux représentations héritées de la société patriarcale dans laquelle nous évoluons, qu'il convient de dépasser. Par exemple, certaines politiques de sécurité publique se contentent de conseiller aux femmes d'éviter certains lieux plutôt que de reconnaître et d'agir sur leur vulnérabilité structurelle dans l'espace public. Ces attitudes traduisent une difficulté à transformer les intentions affichées en véritables plans d'action. (Tummers, 2015; Koerner, 2023; a'urba, ADES-CNRS, 2011)

Dans ce contexte, les démarches entreprises risquent de se limiter à des améliorations superficielles de la qualité urbaine, voire de générer de nouvelles formes d'exclusion classistes et racistes, comme l'évoque les villes du Mans et de Rennes. Le danger est que la prise en compte du genre devienne un simple « ajout » dans les cahiers des charges, sans transformation profonde des pratiques. Or, l'enjeu n'est pas seulement d'ajouter les femmes dans les projets, mais de repenser systématiquement les logiques d'aménagement. (Koerner, 2023)

Pour finir, il est fondamental de rappeler que ce problème est structurel : l'élimination des discriminations et l'intégration de l'égalité de genre doivent s'inscrire dans une logique globale qui dépasse la seule échelle de l'espace public et des métiers qui le construisent. Les inégalités de genre ne peuvent être corrigées uniquement par l'aménagement ; elles doivent être prises en compte dans toutes les sphères de la société. Enfin, il ne faut pas oublier que le genre, seul, ne suffit pas à rendre compte des rapports sociaux : une approche intersectionnelle est indispensable pour comprendre comment s'entrecroisent les discriminations liées au sexe, à la classe, à l'origine ou au handicap. (Tummers, 2015)

Ainsi, les mobilisations féministes et les recherches sur le genre ont progressivement révélé le caractère androcentré de l'espace public urbain, par la dénonciation de la sous-représentation des femmes dans la conception urbaine. Ces dynamiques internationales ont ouvert la voie à une intégration progressive du genre dans les politiques urbaines européennes et nationales. Mais ces principes d'intégration se révélant peu contraignants et peu connus, l'aménagement des espaces publics reste globalement genré.

Cependant, ces impulsions ont conduit à la création d'outils visant à favoriser l'inclusion, l'accessibilité et la sécurité. Des démarches innovantes se multiplient : diagnostics genrés, marches exploratoires, clauses « genre » et expérimentations portées par des villes pionnières comme Vienne, Barcelone ou Paris. A cela s'ajoutent des leviers complémentaires tels que la législation, la parité, les formations, la sensibilisation et la féminisation symbolique de l'espace public. Néanmoins, des obstacles demeurent : manque de moyens financiers et humains, résistances institutionnelles et culturelles, écart entre les intentions et les réalisations concrètes. De plus, la réflexion gagnerait à être élargie à une approche intersectionnelle.

CONCLUSION

La réflexion menée dans ce mémoire a permis de montrer que l'espace public urbain, loin d'être neutre, est traversé par des dynamiques de genre qui influencent directement l'expérience des femmes dans la ville. Nous nous étions interrogés sur les leviers que l'aménagement pouvait mobiliser pour rendre ces espaces plus inclusifs et sécurisants, sur les outils et méthodes disponibles pour intégrer la dimension du genre, ainsi que sur leur application réelle et leur impact concret.

L'espace public urbain apparaît comme un ensemble complexe, défini à la fois par sa matérialité, son encadrement juridique et politique, mais aussi par son importance sociale en tant que support de nos activités et de nos interactions. Cette réalité contemporaine est le fruit d'une longue évolution historique, marquée par des choix techniques, culturels et politiques, ainsi que par des bouleversements sociaux. L'espace public que nous connaissons aujourd'hui porte donc l'héritage de dynamiques plus ou moins anciennes, qui continuent de façonner sa configuration physique et symbolique.

Son histoire a largement favorisé une production androcentrée de la ville. Les espaces publics urbains ont été conçus dans une perspective masculine, reproduisant une vision sociale excluant la présence des femmes. Cet héritage se traduit encore aujourd'hui par des contraintes fortes : dans l'usage physique de la ville, souvent peu adaptée aux besoins féminins, mais aussi dans le poids psychologique d'un espace public perçu comme dangereux. Le droit à la ville des femmes, bien que formellement acquis, reste en réalité entravé par ce double poids matériel et symbolique.

Or, nous avons démontré que l'aménagement joue un rôle déterminant dans la capacité des femmes à s'appropriier ces espaces. Il agit à la fois en garantissant une praticité adaptée à leurs usages, et en améliorant la qualité des lieux, facteur essentiel de mixité et donc de sécurité. Par son pouvoir de transformer la perception, l'aménagement ouvre la voie à une réelle appropriation féminine.

Une prise en compte de ces enjeux, émergée au XXe siècle et portée d'abord par des revendications féministes, puis relayée par l'Union européenne notamment, se traduit par l'apparition d'initiatives cherchant à intégrer la variable du genre dans la planification urbaine, comme les diagnostics et études genrés, les marches exploratoires ou les clauses « genre ». Toutefois, ces démarches demeurent encore imparfaites : insuffisamment diffusées, rarement financées à hauteur du défi, et souvent perçues comme secondaires par les acteur·ices de la fabrication de la ville.

Il apparaît dès lors que l'aménagement seul ne saurait suffire. Garantir l'égalité de genre nécessite également un travail éducatif, culturel et politique à l'échelle de la société.

Le levier le plus puissant semble aujourd'hui reposer sur l'implication des professionnel·les de la filière, moteur d'initiation de ces enjeux dans les dynamiques concrètes de projet.

Cependant, si nous considérons l'ensemble de l'histoire urbaine, l'intégration du genre dans l'aménagement est encore récente, et se confronte à des siècles d'inégalités structurelles. Ce n'est que le début d'un processus de transformation : les efforts doivent donc être poursuivis et amplifiés.

Par ailleurs, il importe de souligner que les femmes ne sont pas la seule minorité à rencontrer des obstacles dans l'appropriation de la ville. Les personnes handicapées, racisées ou LGBTQIA+ subissent, elles aussi, des discriminations spécifiques. De plus, ces oppressions peuvent s'additionner. L'avenir de l'aménagement inclusif se situe donc dans une approche intersectionnelle, qui reconnaît la diversité des expériences sociales et cherche à construire des espaces publics réellement accessibles et accueillants pour tous·tes.

BIBLIOGRAPHIE

- AUDIAR, Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise, 2024. *Les pratiques de sports et loisirs dans les espaces publics* [en ligne]. [Consulté le 30 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.audiar.org/nos-publications/les-pratiques-de-sports-et-loisirs-dans-les-espaces-publics/>
- AUDIAR, Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise et PISU, Pôle Ingénierie et Services Urbains de la Métropole de Rennes, 2022. *GUIDE D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS - Volet 2 : Principes d'aménagement* [en ligne]. janvier 2022. [Consulté le 30 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.fnau.org/fr/publication/guide-damenagement-des-espaces-publics/>
- AUGUSTIN, Jean-Pierre, 2001. Espaces publics et cultures sportives / Public spaces and sporting cultures. *Géocarrefour* [en ligne]. 2001. Vol. 76, n° 1. [Consulté le 30 juillet 2025]. DOI 10.3406/geoca.2001.2502. Disponible à l'adresse : https://www.persee.fr/doc/geoca_1627-4873_2001_num_76_1_2502
- AULTMAN-HALL, Lisa et LAMBERT, Rebecca, 2009. Assessing Impact of Weather and Season on Pedestrian Traffic Volumes. *Transportation Research Record*. 1 décembre 2009. Vol. 2140, n° 1, pp. 35-43. DOI 10.3141/2140-04.
- A'URBA, agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine et ADES-CNRS, Association Départementale d'Education pour la Santé-Centre National de la Recherche Scientifique, 2011. *L'usage de la ville par le genre* [en ligne]. Bordeaux : a'urba ; ADES-CNRS. [Consulté le 15 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.aurba.org/productions/lusage-de-la-ville-par-le-genre-les-femmes/>
- BARLES, Sabine, 2016. La rue parisienne au XIXe siècle : standardisation et contrôle ? *Romantisme*. 11 avril 2016. Vol. 171, n° 1, pp. 15-28. DOI 10.3917/rom.171.0015.
- BARTHE-DELOIZY, Francine et HANCOCK, Claire, 2005. Introduction : le genre, constructions spatiales et culturelles. *Géographie et cultures*. 1 juillet 2005. N° 54, pp. 3-9. DOI 10.4000/gc.10926.
- BEAUDET, Gérard, 2007. Naissance et développement de l'urbanisme : jalons. In : *Profession urbaniste* [en ligne]. Montréal : Presses de l'Université de Montréal. pp. 11-20. Profession. [Consulté le 2 août 2025]. ISBN 978-2-8218-5070-5. Disponible à l'adresse : <https://books.openedition.org/pum/280>
- BERDOULAY, Vincent, GOMES, Paulo C. et LOLIVE, Jacques, 2004. Chapitre 1. L'espace public, ou l'incontournable spatialité de la politique. In : COSTA, Paulo C. da (éd.), *L'espace public à l'épreuve : Régressions et émergences* [en ligne]. Pessac : Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine. pp. 9-25. Politiques urbaines. [Consulté le 27 juillet 2025]. ISBN 978-2-85892-532-2. Disponible à l'adresse : <https://books.openedition.org/msha/10042>
- BIARROTTE, Lucile, 2017. Féminismes et aménagement : influences et ambiguïtés. La diffusion internationale d'initiatives d'urbanisme dédiées à l'émancipation des femmes. *Les Annales de la recherche urbaine*. 2017. N° 112, pp. 26-35. DOI 10.3406/aru.2017.3237.
- CARDELLI, Rébecca, 2021. Introduction : espace public et inégalités de genre. *Dynamiques régionales*. 30 décembre 2021. Vol. 12, n° 3, pp. 5-11.
- CAUE VAUCLUSE, 2022a. *Les espaces publics urbains* [en ligne]. 20 novembre 2022. [Consulté le 19 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.caue84.fr/documentation/>

CAUE VAUCLUSE, 2022b. *Le mobilier urbain* [en ligne]. 2022. [Consulté le 24 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.caue84.fr/documentation/>

CEREMA, 2019. *Favoriser la marche. Série de fiches : Fiche n° 03 : Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville* [en ligne]. 2019. Cerema. Bron. [Consulté le 30 juillet 2025]. Favoriser la marche. Disponible à l'adresse : <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/16287/favoriser-la-marche-serie-de-fiches-fiche-n-03-les-lieux-de-pause-et-de-repos-elements-essentiels-de>

CNT, Conseil National des Transports, 2005. *Approcher l'espace public comme un véritable système* [en ligne]. 2005. [Consulté le 24 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : https://www.citego.org/bdf_fiche-document-139_fr.html

CONDON, Stéphanie, LIEBER, Marylène et MAILLOCHON, Florence, 2005. Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines. *Revue française de sociologie*. 2005. Vol. 46, n° 2, pp. 265-294. DOI 10.3917/rfs.462.0265.

DARY RÍOS, Luz et ROJAS ARREDONDO, Jesús, 2012. Prácticas sociales en el espacio público. Usos que sobrepasan las normas sociales y el diseño del espacio. *URBS: Revista de estudios urbanos y ciencias sociales*. 2012. Vol. 2, n° 1, pp. 33-50.

EWERTOWSKI, Wojciech, 2023. Public Space in Different Cultural Conditions: The Cases of Glasgow and Poznań. *Quaestiones Geographicae*. 27 juin 2023. Vol. 42, n° 2, pp. 115-129. DOI 10.14746/quageo-2023-0019.

INED ÉDITIONS, BROWN, Elizabeth, DEBAUCHE, Alice, HAMEL, Christelle et MAZUY, Magali (éd.), 2020. *Violences et rapports de genre : Enquête sur les violences de genre en France* [en ligne]. Paris : Ined Éditions. [Consulté le 3 septembre 2025]. Grandes Enquêtes, 8. ISBN 979-10-365-7625-6. Disponible à l'adresse : <https://books.openedition.org/ined/14719>

INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME, 2012. L'expérience au féminin de l'insécurité dans l'espace public. *Note Rapide Société* [en ligne]. 2012. N° 608. [Consulté le 4 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/l'experience-au-feminin-de-linsecurite-dans-lespace-public/>

KOERNER, Elsa, 2023. Bricolages et expérimentations d'un urbanisme féministe en France : faire émerger un nouveau modèle. *Espaces et sociétés*. 26 octobre 2023. Vol. 189, n° 2, pp. 77-91. DOI 10.3917/esp.189.0077.

LE CENTRE HUBERTINE AUCLERT et INED, Institut National d'Études Démographiques, 2021. « *Violences vécues par les femmes et les hommes en Île-de-France* » - *Rapport sur les données de l'enquête Virage 2015 | Centre Hubertine Auclert* [en ligne]. [Consulté le 11 juin 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.centre-hubertine-auclert.fr/egalitheque/publication/violences-vecues-par-les-femmes-et-les-hommes-en-ile-de-france>

LÉGER, Jean-François, 2019. Espaces ruraux et espaces urbains : deux mondes différents. *Population & Avenir*. 18 janvier 2019. Vol. 741, n° 1, pp. 4-7. DOI 10.3917/popav.741.0004.

LEVY, Charmain et PARÉ, Sylvie, 2025. La création des places publiques urbaines féministes : les cas de Montréal et de Montevideo. *Canadian Planning and Policy / Aménagement et politique au Canada*. 13 février 2025. Vol. 2025, n° 1, pp. 1-21. DOI 10.24908/cpp-apc.v2025i1.17555.

MARTIN, Robert, BRUCK, Emilia M. et SOTEROPOULOS, Aggelos, 2021. Transformations of European Public Spaces with AVs. In : *AVENUE21. Politische und planerische Aspekte der*

automatisierten Mobilität [en ligne]. Berlin, Heidelberg : Springer. pp. 159-178. [Consulté le 28 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : https://www.researchgate.net/publication/350775746_Transformations_of_European_Public_Spaces_with_AVs

MONNET, Jérôme, 2012. Ville et loisirs : les usages de l'espace public. *Historiens et géographes*. 2012. N° 419, pp. 201.

NANTES MÉTROPOLE et VILLE DE NANTES, 2025. *Évaluation participative espaces publics sensibles au genre* [en ligne]. juin 2025. [Consulté le 25 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://dialoguecitoyen.metropole.nantes.fr/project/contre-le-sexisme/step/avis-citoyen>

ONU HABITAT, 2022. *MODULE 6 ACCÈS AUX ESPACES PUBLICS POUR TOUS* [en ligne]. juillet 2022. [Consulté le 30 juin 2025]. Disponible à l'adresse : chrome-extension://efaidnbnmnibpcajpcgclclefindmkaj/https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/07/module_de_formation_indicateur_11.7.1_acces_aux_espaces_publics_pour_tous.pdf

PETZER, Brett J. M., WIECZOREK, Anna J. et VERBONG, Geert P. J., 2021. The legal street: a scarcity approach to urban open space in mobility transitions. *Urban Transformations*. 17 février 2021. Vol. 3, n° 1, pp. 3. DOI 10.1186/s42854-021-00018-0.

PONCELA, Pierrette, 2010. La pénalisation des comportements dans l'espace public. *Archives de politique criminelle*. 28 novembre 2010. Vol. 32, n° 1, pp. 5-21. DOI 10.3917/apc.032.0005.

STEIN, Véronique, 2003. *La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public* [en ligne]. Université de Genève. [Consulté le 2 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:184>

TAROZZI, Fiorenza, 2005. Espaces urbains du temps libre des femmes aux XIXe et XXe siècles. In : PRESSES UNIVERSITAIRES FRANÇOIS-RABELAIS (éd.), *Divertissements et loisirs dans les sociétés urbaines à l'époque moderne et contemporaine* [en ligne]. Tours : Presses universitaires François-Rabelais. pp.119-131. Perspectives Historiques. [Consulté le 31 août 2025]. ISBN 978-2-86906-328-0. Disponible à l'adresse : <https://books.openedition.org/pufr/625>

TISSOLONG, Salomé, 2023. Rendre la ville aux femmes. *CNRS Le journal* [en ligne]. 6 février 2023. [Consulté le 22 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://lejournal.cnrs.fr/articles/rendre-la-ville-aux-femmes>

TRELCAT, Sophie, 2023. Dossier sociétal - Espaces publics : les nouveaux usages de la ville. *archistorm* [en ligne]. 28 août 2023. [Consulté le 9 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.archistorm.com/dossier-societal-espaces-publics-les-nouveaux-usages-de-la-ville-contemporaine/>

TUMMERS, Lidewij, 2015. Stéréotypes de genre dans la pratique de l'urbanisme. *Travail, genre et sociétés*. 28 avril 2015. Vol. 33, n° 1, pp. 67-83. DOI 10.3917/tgs.033.0067.

VILLE DE PARIS, 2016. *Guide référentiel : Genre et espace public* [en ligne]. 2016. [Consulté le 4 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.paris.fr/pages/genre-et-espace-public-18033>

VILLE DE PARIS, 2023. *Guide référentiel 3 : Genre et espace public* [en ligne]. juin 2023. [Consulté le 4 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.paris.fr/pages/genre-et-espace-public-18033>

WEIL, Marcos, 2015. Les espaces publics : un déterminant du bien-être des populations. *La santé en action*. 1 décembre 2015. N° 434, pp. 40-41.

YANG, Yitao, LIU, Erjian, JIA, Bin et MANLEY, Ed, 2025. *Urban transport systems shape experiences of social segregation* [en ligne]. 22 mai 2025. arXiv. arXiv:2505.16337. [Consulté le 28 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <http://arxiv.org/abs/2505.16337>

ZWER, Nephys, 2024. *Pour un spatio-féminisme : De l'espace à la carte* [en ligne]. Paris : Éditions La Découverte. [Consulté le 3 juillet 2025]. Cahiers libres. Disponible à l'adresse : https://www.editions-ladecouverte.fr/pour_un_spatio_feminisme-9782348084195

SITOGRAPHIE

- [1] SOS HOMOPHOBIE, [sans date]. Cisgenre ou « Cis » | SOS homophobie. [en ligne]. [Consulté le 2 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.sos-homophobie.org/informer/definitions/cisgenre-ou-cis>
- [2] OBSERVATOIRE DES INÉGALITÉS, 2021. Qu'est-ce que la « discrimination positive » ? *Observatoire des inégalités* [en ligne]. 19 juillet 2021. [Consulté le 2 septembre 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.inegalites.fr/Qu-est-ce-que-la-discrimination-positive-195>
- [3] ÉDITIONS LAROUSSE, [sans date]. Définitions : patriarcat - Dictionnaire de français Larousse. *Larousse* [en ligne]. [Consulté le 2 septembre 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/patriarcat/58689>
- [4] GÉOCONFLUENCES, 2024. Espace public. *Géoconfluences* [en ligne]. septembre 2024. [Consulté le 20 juin 2025]. Disponible à l'adresse : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/espace-public>
- [5] MON PARCOURS HANDICAP, [sans date]. Accessibilité : définition | Mon Parcours Handicap. [en ligne]. [Consulté le 7 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.monparcourshandicap.gouv.fr/glossaire/accessibilite>
- [6] VILLE DE PARIS, 2021. Un nouveau guide pour mieux intégrer le genre dans l'espace public. *Paris.fr* [en ligne]. 2021. [Consulté le 1 juin 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.paris.fr/pages/genre-et-espace-public-18033>
- [7] FOCUS 2030, 2024. État des inégalités femmes-hommes dans le monde en 2024 : dossier spécial 8 mars. *Focus 2030* [en ligne]. 1 mars 2024. [Consulté le 2 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://focus2030.org/Les-inegalites-femmes-hommes-dans-le-monde-2024-dossier-special>
- [8] ONU | NATIONS UNIES, Département des affaires économiques et sociales, 2014. Plus de la moitié de la population mondiale vit désormais dans des villes. *United Nations* [en ligne]. 2014. [Consulté le 19 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.un.org/fr/desa/world-urbanization-prospects>
- [9] DESCHAMPS, Amélie, 2019. Aménager la ville par le jardinage : la végétalisation participative de Lyon. *Géoconfluences* [en ligne]. juin 2019. [Consulté le 24 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/lyon-metropole/articles-scientifiques/jardinage-vegetalisation-participative-lyon>
- [10] BILOTTO, Laurine, 2023. Planification urbaine et aménagement du territoire. *Interstis Solutions* [en ligne]. 22 septembre 2023. [Consulté le 27 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.interstis.fr/blog/planification-urbaine-et-aménagement-du-territoire/>
- [11] GÉOCONFLUENCES, 2025. Urbanisme et planification urbaine. *Géoconfluences* [en ligne]. mars 2025. [Consulté le 27 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/urbanisme-et-planification-urbaine>
- [12] FUSCO, Giovanni, [sans date]. Le Forum Romain. *Université Côte d'Azur* [en ligne]. [Consulté le 3 août 2025 a]. Disponible à l'adresse : <https://unt.univ-cotedazur.fr/uoh/espaces-publics-places/le-forum-romain/>

- [13] FUSCO, Giovanni, [sans date]. La place du Moyen-âge. *Université Côte d'Azur* [en ligne]. [Consulté le 3 août 2025 b]. Disponible à l'adresse : <https://unt.univ-cotedazur.fr/uoh/espaces-publics-places/la-place-du-moyen-age/>
- [14] FUSCO, Giovanni, [sans date]. La place de la Renaissance. *Université Côte d'Azur* [en ligne]. [Consulté le 3 août 2025 c]. Disponible à l'adresse : <https://unt.univ-cotedazur.fr/uoh/espaces-publics-places/la-place-de-la-renaissance/>
- [15] BNF PASSERELLE(S), Bibliothèque nationale de France, [sans date]. Au 18e siècle, un nouvel espace urbain. *Passerelles* [en ligne]. [Consulté le 3 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://passerelles.essentiels.bnf.fr/fr/article/3e70feb5-2b4d-49d9-a18b-b62cf3640593-18e-siecle-un-nouvel-espace-urbain>
- [16] FUSCO, Giovanni, [sans date]. La place baroque et néo-classique. *Université Côte d'Azur* [en ligne]. [Consulté le 3 août 2025 d]. Disponible à l'adresse : <https://unt.univ-cotedazur.fr/uoh/espaces-publics-places/la-place-baroque-et-neo-classique/>
- [17] FUSCO, Giovanni, [sans date]. La place du modèle Haussmannien. *Université Côte d'Azur* [en ligne]. [Consulté le 3 août 2025 e]. Disponible à l'adresse : <https://unt.univ-cotedazur.fr/uoh/espaces-publics-places/la-place-du-modele-haussmannien/>
- [18] CHAMPEAUX, 2006. Urbanisme progressiste : la fin de l'espace public ? *Espace public républicain - Champeaux, architecte* [en ligne]. 6 juin 2006. [Consulté le 3 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://cabinetchampeaux.canalblog.com/archives/2006/06/06/2032600.html>
- [19] FUSCO, Giovanni, [sans date]. La place dans l'urbanisme des trente glorieuses. *Université Côte d'Azur* [en ligne]. [Consulté le 3 août 2025 f]. Disponible à l'adresse : <https://unt.univ-cotedazur.fr/uoh/espaces-publics-places/la-place-dans-lurbanisme-des-trente-glorieuses/>
- [20] HCE, Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes, [sans date]. Repères chronologiques. *Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes* [en ligne]. [Consulté le 17 août 2025]. Disponible à l'adresse : https://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/ressources/reperes-chronologiques/?debut_art_chrono2=0#pagination_art_chrono2
- [21] LEDUC, Thomas et WAECHTER, Nina, 2023. Les huit dates clés de l'histoire de l'éducation des femmes en France. *L'Étudiant* [en ligne]. 8 mars 2023. [Consulté le 17 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.letudiant.fr/lifestyle/engagement-et-vie-associative/article/les-huit-dates-cles-de-l-histoire-de-l-education-des-femmes-en-france.html>
- [22] ÉCOLE D'URBANISME DE PARIS, 2021. Histoire de l'Urbanisme | Trois femmes diplômées de l'EUP. [en ligne]. 13 octobre 2021. [Consulté le 17 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.eup.fr/actualites/actualite/histoire-de-lurbanisme-trois-femmes-diplomees-de-leup>
- [23] LUMIÈRES DE LA VILLE, 2021. Les femmes dans la fabrique urbaine : où en sommes-nous ? *Lumières de la Ville* [en ligne]. 11 mars 2021. [Consulté le 17 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://lumieresdelaville.net/femmes-fabrique-urbaine-ou-sommes-nous/>
- [24] MAURER, Pierre, 2020. Dynamiques de genre et métiers de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage. *EnsArchi* [en ligne]. 13 février 2020. [Consulté le 17 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://ensarchi.hypotheses.org/1180>

[25] GÉOCONFLUENCES, 2020. Capital spatial. *Géoconfluences* [en ligne]. décembre 2020. [Consulté le 7 juillet 2025]. Disponible à l'adresse : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/capital-spatial>

[26] ENVIES DE VILLE BY NEXITY, 2023. La place de la femme dans l'espace public : liberté, égalité, sécurité. *Envies de ville* [en ligne]. 13 novembre 2023. [Consulté le 11 juin 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.enviesdeville.fr/penser-la-ville/femme-espace-public/>

[27] BONTE, Emma et BIDEAUX, Rose, 2025. Purplewashing. *Publictionnaire. Dictionnaire encyclopédique et critique des publics*. [en ligne]. [Consulté le 27 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://publictionnaire.huma-num.fr/notice/purplewashing/>

[28] KESARKAR GAVANKAR, Anusha, 2022. Building Gender-Responsive Cities. *Observer Research Foundation* [en ligne]. 7 novembre 2022. [Consulté le 29 août 2025]. Disponible à l'adresse : <https://www.orfonline.org/english/expert-speak/building-gender-responsive-cities>

	Diplôme : Ingénieur Spécialité : Paysage Spécialisation / option : Paysage : Opérationnalité et Projet Enseignant référent : Stéphane WANDRIESSE	
Auteur(s) : Lou Sacha BARLIER Date de naissance* : 14/04/2001	Organisme d'accueil : Land'Act Adresse : 6 rue Curton, 92110 Clichy	
Nb pages : 40 Annexe(s) : 0	Maître de stage : Brice LAFFARGUE	
Année de soutenance : 2025		
Titre français : Les leviers de l'aménagement en faveur de l'appropriation de l'espace public urbain par les femmes		
Titre anglais : The levers of urban planning in favour of women's appropriation of public space		
Résumé (1600 caractères maximum) : L'espace public urbain constitue un système multidimensionnel, défini par sa matérialité, son encadrement juridique et politique, et sa fonction sociale, en tant que lieu d'activités et d'interactions. Il a été façonné par des siècles de décisions techniques, politiques et culturelles. La fermeture historique des métiers de l'aménagement aux femmes a durablement donné à la ville une perspective androcentrée. Les usages qui s'y développent varient selon les rôles sociaux : femmes et hommes n'occupent pas l'espace de la même manière, que ce soit pour la mobilité, les loisirs ou les rythmes et horaires de fréquentation. Aujourd'hui, les femmes se heurtent à cet héritage matériel et symbolique, qui rend leur appropriation de la ville plus difficile, tant sur le plan physique (praticité) que psychologique, dans un contexte où l'espace public est une scène des violences sexistes. L'aménagement joue un rôle déterminant dans l'expérience féminine : un espace pensé pour leurs usages, sûr et de qualité, favorise leur présence et leur liberté de circulation. Depuis le XXe siècle, des initiatives cherchent à institutionnaliser la prise en compte du genre et à l'intégrer dans la planification urbaine. La création et la diffusion de ces méthodes et outils s'inscrivent dans une logique internationale. Mais ces instruments restent peu connus et financés, la question du genre étant perçus comme secondaire. L'amélioration de l'espace public pour les femmes repose donc sur l'engagement direct des professionnel·les, et sur un travail éducatif, culturel et politique à l'échelle de la société.		
Abstract (1600 caractères maximum) : Urban public space is a multidimensional system defined by its physicality, its legal and political framework, and its social function as a place for activities and interactions. It has been shaped by centuries of technical, political and cultural decisions. The historical exclusion of women from the planning professions has given the city a long-standing male-centred perspective. The uses that develop there vary according to social roles: women and men do not occupy space in the same way, whether in terms of mobility, leisure activities or the rhythms and schedules of use. Today, women are confronted with this material and symbolic legacy, which makes it more difficult for them to appropriate the city, both physically (in terms of practicality) and psychologically, in a context where public space is a scene of sexist violence. Urban planning plays a decisive role in the female experience: a space designed for their uses, safe and of high quality, encourages their presence and freedom of movement. Since the 20th century, initiatives have sought to institutionalise gender mainstreaming and integrate it into urban planning. The creation and dissemination of these methods and tools are part of an international approach. However, these instruments remain little known and underfunded, as gender issues are perceived as secondary. Improving public spaces for women therefore depends on the direct commitment of professionals and on educational, cultural and political work at the societal level.		
Mots-clés : espace public, ville, urbain, genre, femme, inclusif, inclusivité, approche intégrée du genre, aménagement, planification urbaine, urbanisme, paysage		
Key Words: public space, city, urban, gender, women, inclusive, inclusivity, gender mainstreaming, design, urban planning, urbanism, landscaping		