Pour des espaces publics plus inclusifs pour les femmes

I - La réalité des inégalités entre les femmes et les hommes en matière d'inclusion dans l'espace public

La mobilité des femmes demeure aujourd'hui une liberté inachevée. Si les sociétés contemporaines se pensent égalitaires, les déplacements féminins et leur accès à l'espace public restent marqués par des contraintes structurelles : normes sociales persistantes, charge familiale disproportionnée, sentiment d'insécurité, accès inégal aux équipements et aux loisirs. Ces facteurs, combinés, façonnent une expérience de la ville profondément différente de celle des hommes et révèlent l'urgence de repenser les espaces publics pour les rendre réellement inclusifs.

1. Un usage inégal et plus contraint de l'espace public

Dans de nombreuses communes, et plus encore en périphérie, l'espace public n'est pas utilisé de manière équitable.

Les comptages réalisés dans plusieurs agglomérations montrent une fréquentation largement masculine, voire exclusivement masculine en soirée et la nuit. Les femmes tendent à en être exclues. Leur présence est principalement utilitaire : trajets courts, fragmentés, souvent liés au travail, aux tâches domestiques ou familiales.
À l'inverse, les hommes occupent davantage l'espace public de manière stationnaire ou pour des activités de loisirs.

2. Des normes sociales qui façonnent les usages de l'espace public

L'espace public reflète des normes éducatives et culturelles qui valorisent les activités extérieures pour les garçons et les activités intérieures pour les filles.
Cette logique se manifeste dans l'aménagement et les équipements de l'espace public : absence ou insuffisance de toilettes publiques adaptées au profit d'urinoirs sans prise en compte des besoins des femmes et investissement dans des équipements de proximité plus adaptés aux hommes qu'aux femmes.

3. Des pratiques de loisirs qui se différencient dès l'adolescence

75 % des budgets publics dédiés aux activités sportives et de loisirs notamment dans les équipements de proximité, dit « Outdoor », bénéficient aux garçons de tout âge.
En conséquence, avant 15 ans, seul 56 % des filles pratiquent un sport de loisir en extérieur et puis entre 15 et 17 ans, elles ne sont plus que 16 %, contre 40 % des garçons.

L'adolescence marque ainsi une rupture nette dans l'accès des filles à l'espace public.

Cette rupture s'explique moins par un manque d'intérêt que par l'absence d'aménagements inclusifs et sécurisés et d'un environnement social favorable.

4. Une accessibilité des équipements qui freine l'entrainement sportif de compétition des adolescentes

Les équipements sportifs de quartier ou « outdoor » sont occupés par une proportion écrasante de jeunes garçons. Les équipements publics sportifs souvent situés en périphérie des centres urbains pour des questions de disponibilité du foncier, sont difficilement accessibles aux adolescentes pour leurs entrainements sportifs de compétition ou vers le haut niveau.
En effet, à partir de l'âge où elles peuvent à se déplacer de manière autonome, l'accès des filles est réduit par des normes sociales, un sentiment d'insécurité et des expériences d'insécurité sur les trajets.
Les entraînements en soirée aggravent ces contraintes. Ces conditions d'accès inégales limitent la participation des filles et entravent le développement de leur potentiel sportif dans une perspective de compétition et de haut niveau.

5. Une charge mentale et logistique plus lourde pour les femmes

Les femmes assument une part plus importante des responsabilités familiales.

Entre 25 et 49 ans, 49 % d'entre elles prennent quotidiennement en charge un enfant ou un proche dépendant, contre 33 % des hommes. Cette charge se traduit par des déplacements supplémentaires : école, courses, accompagnement des parents âgés, démarches administratives, etc.

Cette multiplicité de trajets utilitaires induits se fait au détriment d'un usage de socialisation et de loisir. Par contre ces déplacements utilitaires confèrent aux femmes une véritable expertise d'usage de la ville, pourtant rarement prise en compte dans les politiques de mobilité.

6. Une mobilité façonnée par l'insécurité

Le sentiment d'insécurité influence fortement les déplacements féminins.
87 % des femmes ont déjà été victimes de harcèlement sexiste ou sexuel dans les transports (Ministère des transports, 2019)
69 % des Franciliennes déclarent que la peur fait partie de leurs déplacements, et 81 % ne se sentent pas en sécurité dans les transports après 22 h.

Les femmes adaptent leurs trajets: elles évitent certaines rues, modifient leurs horaires, renoncent à des activités ou limitent leurs sorties.
Les adolescentes sont particulièrement touchées, ce qui limite leur accès aux activités sportives ou culturelles.

Certaines femmes choisissent le vélo pour éviter l'attente des transports publics dans des lieux perçus comme dangereux, même si elles restent moins à l'aise que les hommes en l'absence d'aménagements cyclables sécurisés.

7. Des usages spécifiques encore peu intégrés dans les politiques publiques

Les femmes se déplacent davantage à pied ou en transports en commun, avec des trajets multimodaux et souvent « en étoile ».

Les jeunes filles sortent moins le soir que les garçons du même âge. Pourtant, peu de collectivités intègrent ces réalités dans la conception des espaces urbains.

Quelques villes françaises – Bordeaux Chambéry, Lyon, Nantes, Paris, Rennes – ont engagé des démarches pionnières, mais la prise en compte systématique des besoins des femmes lors de la conception et de la mise en œuvre des politiques urbaines reste marginale.
Pourtant, les marches exploratoires, ateliers participatifs ou diagnostics en marchant, constituent des outils efficaces et à la portée des collectivités locales pour identifier les besoins des femmes et améliorer la qualité des projets.

8. Des avancées légales timides et une application insuffisante sur le terrain

Deux lois adoptées en 2014 visent l'intégration de l'égalité femmes/hommes dans les politiques publiques.
Toutefois, les mesures concernant l'espace public restent limitées et souvent cantonnées aux quartiers prioritaires ou à quelques thématiques.
Les collectivités locales doivent produire des rapports, mais aucune obligation forte n'impose la mise en œuvre effective de politiques d'égalité.

Par ailleurs, la Charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale, aujourd'hui signée par plus de 170 collectivités en France, renforce l'engagement, sans créer de cadre contraignant.

9. Une participation féminine insuffisante dans la gouvernance urbaine

Les femmes restent sous-représentées dans la « fabrique » et la gestion des territoires, que ce soit au sein des conseils municipaux ou dans la haute administration. Elles sont rarement associées à la conception des espaces publics.

Leur faible présence dans les processus de création des espaces publics limite la prise en compte de leurs besoins et de leurs usages spécifiques.

Or, leur participation est essentielle : elle permet de réduire les angles morts, d'améliorer la qualité des décisions et de concevoir des espaces plus sûrs, plus inclusifs et réellement adaptés à toutes et tous.

10. Une invisibilisation des femmes dans les espaces et équipements publics

En France, la proportion de noms de femmes dans les espaces publics est de 6% des rues et 2 % des boulevards et 1 % des équipements sportifs.

II – Des leviers concrets pour construire des espaces publics inclusifs pour les femmes

Pour garantir aux femmes un accès réel, serein et égalitaire à l'espace public, il est indispensable d'activer des leviers concrets d'aménagement et de gouvernance. En tenant compte de leurs usages, de leurs mobilités et de leurs besoins spécifiques, les collectivités peuvent transformer et concevoir des espaces publics inclusifs et créer des environnements plus sûrs, plus accessibles et plus confortables pour toutes et tous.

1. Concevoir des espaces accueillants, confortables et accessible :

Un espace public inclusif repose sur des aménagements simples mais déterminants, on peut citer :

- Du mobilier urbain adapté, dont des bancs pour toutes et tous,
- Des zones d'ombre et de repos,
- Des cheminements lisibles et continus,
- Des espaces où l'on peut s'arrêter sans crainte,
- Des toilettes publiques propres pour les femmes et pour les hommes.

Des aménagements adaptés aux femmes enceintes, âgées, avec poussettes ou en situation de handicap facilitent et encourage la marche quotidienne bénéfique pour la santé.

À titre d'exemple, les mains-courantes le long des escaliers et plans inclinés, les abris et sols praticables améliorent le confort et encouragent l'usage de l'espace public.

2. Favoriser la mixité des usages des espaces publics

La mixité renforce la présence humaine et réduit l'insécurité. Cela implique :

- Des quartiers, habitats, commerces aux usages mixtes et des services publics de proximité,
- Des espaces de jeux inclusifs,
- Des équipements sportifs accessibles aux filles comme aux garçons,
- Des cours d'école non genrées.

Ces aménagements habituent les générations futures au partage équitable des espaces.

Pour des espaces publics plus inclusifs pour les femmes

3. Renforcer la sécurité par l'éclairage et la visibilité

Un éclairage continu et bien positionné dans les rues, parcs et arrêts de transport améliore la perception de sécurité. Traiter les zones enclavées, les dents creuses et les espaces isolés réduit les risques d'agression.
Penser l'aménagement des deux trottoirs d'une rue permet aux femmes de changer de côté lorsqu'elles se sentent menacées.

4. Prévenir le harcèlement grâce à des dispositifs simples

Plusieurs actions peuvent renforcer la sécurité :

- La formation des agents publics,
- Les dispositifs de signalement (QR codes, bornes d'appel, applications),
- les partenariats avec les commerçants (ex. dispositif Angela).

Ces mesures créent un réseau de lieux sûrs et améliorent la réactivité des services de sécurité.

5. Améliorer les mobilités actives et les transports

Pour faciliter les déplacements des femmes :

- Élargir les trottoirs,
- Sécuriser la circulation par des aménagements cyclables et la réduction des vitesses,
- Rendre les points d'arrêt de bus visibles et éclairés,
- Augmenter la fréquence des transports collectifs et instaurer l'arrêt à la demande le soir.

Ces mesures répondent aux besoins de trajets multimodaux et fragmentés qui caractérisent les déplacements actuels des femmes.

6. Rendre les femmes visibles dans l'espace public

La visibilité symbolique compte. Dénommer des rues, installer des statues, organiser des expositions ou utiliser une signalétique inclusive contribue à une ville où les femmes se sentent légitimes et représentées.
Le féminin doit investir l'espace public.

7. Intégrer les femmes dans la gouvernance locale

Associer les femmes aux diagnostics, aux marches exploratoires et aux décisions permet de concevoir des espaces réellement adaptés. Leur participation améliore la qualité des politiques publiques et renforce la pertinence des projets.

8. Prévoir dans l'organigramme de chaque collectivité locale, un service ou une mission « égalité et inclusion »

Intégrer un service ou une mission « égalité et inclusion » au sein de l'organigramme de toutes les collectivités locales, doté de compétences transversales solides, d'un budget et d'un plan d'action annuel, permettrait de diffuser une véritable culture de l'égalité.
Ce service serait en mesure d'émettre un avis sur l'ensemble des politiques publiques, notamment en matière d'aménagement, d'équipement de l'espace public et de l'accessibilité, afin de garantir des environnements réellement inclusifs.

9. Garantir la mise en œuvre d'actions visant l'inclusion de toutes et tous dans l'espace public

• Renforcer les obligations des collectivités locales dans les contrats de ville en développant des actions concrètes dans les QPV, conformément à la loi de 2014.

• Assurer un suivi annuel des engagements et publier les résultats.

• Encourager l'adhésion et l'application de la Charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale, en traduisant ses engagements dans la législation nationale et en actions locales mesurables.

• Produire et publier chaque année des données genrées sur l'usage de l'espace public.

• Former les agents publics hommes et femmes à l'urbanisme inclusif en intégrant des modules sur les biais de genre dans les formations obligatoires.

10. S'inspirer des expériences réussies

Plusieurs collectivités ont engagé des démarches ambitieuses pour rendre la ville plus inclusive. Nantes et Chambéry ont mené des marches exploratoires, féminisé la toponymie et créé des services dédiés à la mobilité inclusive.

En Europe, Vienne fait figure de référence avec ses jeux non genrés, son éclairage renforcé et ses aménagements sécurisants.

Ces initiatives montrent qu'une ville pensée avec et pour les femmes bénéficie à toutes et à tous. Des partenariats entre collectivités faciliteraient la diffusion et l'adaptation de ces bonnes pratiques.

Octobre 2026