

SESSION 1 Bridging the gap on gender

TUESDAY 15th of APRIL, 09:00-10:30

SCRIPT of the session

BRIDGING THE GAP 1 : Bridging the gap between men and women (15th of April 2014/2014-09.00-10.30 am, **Amphitheater Apollinaire 2**)

Chaired by Mary Crass and Ariane Dupont

This session will address the concept of “gender” as both a key determinant of social relationships and as a key factor to improve knowledge, and policy making. After identifying the definition of gender and how gender analysis can contribute to research in different disciplines, the discussion will investigate how conscious and unconscious gendered representations build social relationships and the role dedicated to women. On this basis, we will be able to better understand the challenges met by women as professionals in the transport sector as well as users of the transportation system. As women, due to the expected role they have to play at home and in society, have a special activity space, planning and development policies have to be shaped to allow the better participation of women to social and economic activities.

Panelists:

Françoise Milewski, Economiste, Sciences Po sur Présage : Training on gender

Sylvie Pouilloux, Psycho-analyste, Gender perception in Society and Work

Jean Dekindt, porte-parole des employeurs dans le dialogue social sectoriel européen pour le TP urbain et **Alain Sutour**, président du Comité TP urbain de ETF.

Silvia Maffii, Managing Director, TRT TRASPORTI E TERRITORIO srl, Transport as a key element for women to participate to social activities and work.

Susan Handy, Professor, University of California-Davis, Women activities, location and their mobility patterns

Nato Kurshitashvili, ERBD, How to include women in development planning?

INTRO ARIANE

Bonjour, je suis une économiste des transports et historienne de la pensée économique. Porter une démarche historique permet d'identifier les continuités et les discontinuités dans la production du discours scientifique sur les phénomènes économiques. Cette démarche permet de voir que la question des femmes et des transports n'est pas un cas particulier de l'analyse économique mais une question qui pousse au renouvellement des outils conceptuels et méthodologiques, de la même manière que l'explique Françoise Thébaud (2007) pour l'histoire des femmes.

Le concept de « genre » est un hybride particulier au sens de Bruno Latour, dont le sens a évolué à travers le temps et les disciplines, hybride particulier à inscrire dans notre modernité. Depuis Hobbes et Boyle, les « modernes », auraient fondé leur paradigme sur l'identification et la distinction de deux forces : la force sociale (le pouvoir) et la force naturelle (le mécanisme) (*ibid.*, chapitre 2). Cette distinction engendrerait ensuite deux pratiques, celle de la « traduction » et celle de la « purification », et deux types de pouvoir, celui du « savant » et celui du « politique ».

- Le travail de *purification* tente d'établir « une partition entre un monde naturel qui a toujours été là, une société aux intérêts et aux enjeux prévisibles et stables et un discours indépendant de la référence comme de la société » (*ibid.*, 21) ;
- Le travail de *traduction* tente d'établir sur la base d'identification de réseaux la chaîne entre les préoccupations des scientifiques et celle des hommes politiques et de la société civile, entre les différentes disciplines scientifiques, entre les « stratégies savantes et industrielles », *etc.* (*ibid.*, 21)

Dans ce cadre, la distinction entre ces deux forces conduit à la distinction entre deux pouvoirs, le pouvoir scientifique représentant les choses et le pouvoir politique représentant les sujets (Latour, 46).

Pour en saisir toute la complexité des concepts de genre et de sexe, il faut donc précisément développer une approche multi-disciplinaire. Ces concepts sont des points d'entrée qui permettent de renouveler tant les analyses que les politiques de transport ou les politiques économiques et sociales. Il est à la fois représentatif de la fin de la dichotomie entre objet et sujet mais aussi de la fin de la dichotomie entre pouvoir scientifique et pouvoir politique. En effet, la vision et la représentation de l'être humain, particulièrement depuis les « modernes », a été andro-centrée puisque l'être humain est désigné par le terme « Homme », faisant alors de la femme une déviation de l'homme et établissant ainsi une hiérarchie implicite. (Agacinski, 2012, 13). Pour revenir à mon approche en termes d'hybrides, l'analyse

avancée par Sylviane Agacinski est utile pour comprendre que les différences et les interdépendances opérées entre « sexe » et « genre » permettent de voir comment le phénomène d'hybridation est à l'œuvre sur les questions des femmes, notamment en économie et au-delà de la question du capital humain. Ainsi, je suis Sylviane Agacinski (2012) qui montre qu'il ne peut y avoir de dichotomie entre « sexe » et « genre » ou « rapports sociaux de sexe » (Agacinski, 2012, 8) car, en effet :

« si l'on ne tient pas compte de la différence sexuelle, donc du pouvoir propre des femmes (enfantement), on ne peut pas saisir les modes d'appropriation dont elles ont été ou font encore l'objet » (Agacinski, 2012, 10).

En effet, les différentes théories récentes sur les femmes ont bien tenté de séparer ce qui relevait du sexe donc de la « nature » (et par conséquent la capacité à engendrer) et de l'inné et ce qui relevait « genre » donc du rapport social et culturel. On aurait ainsi deux objets d'étude distincts : le corps de la femme et le comportement social de la femme, sachant que certains courants du genre, comme les travaux de Judith Butler, nient la dimension biologique. Le travail de séparation des concepts « sexe » et « genre » s'est construit depuis la « modernité » et le siècle des Lumières avec l'imposition d'une partition-séparation entre deux groupes d'êtres humains (Bereni, Chauvin, Jaunait, Revillard, 2008, chapitre 2). Les femmes et les mâles étaient pensés encore au Moyen-Age comme un continuum d'un même corps et d'un même être connaissant des développements physiques différents. Depuis le siècle des Lumières, on voit s'opérer un premier travail de séparation autour de la définition des éléments physiologiques, biologiques, psychiques qui vont caractériser l'être féminin. Mais ce travail s'est heurté à de nombreuses pierres d'achoppement (taille, gène et ADN). Le travail de séparation s'est ensuite porté sur les fonctions différenciées entre hommes et femmes pour montrer en quoi la place et le rôle de la femme dans la société conditionnent et même déterminent leur identité de femmes (Bereni, Chauvin, Jaunait, Revillard, 2008, chapitre 2 ; Héritier, 1996, 2002).

La recherche sur les femmes délaisse de plus en plus les questions de « sexe », sauf en médecine, pour se concentrer sur les questions de « genre ». Le terme, importé et mal traduit des recherches menées aux Etats-Unis, revêt un ensemble de concepts et le concept peut sembler fourre-tout tant il recouvre de théories et d'approches. Le terme « genre » est utilisé pour imposer l'idée d'une neutralité et la possibilité d'incarner la notion d'être humain sans hiérarchie entre les êtres, notamment féminins et masculins.

Ce point d'entrée à partir des « femmes » permet de revoir le développement des institutions à partir des relations de pouvoir et non l'inverse. Les travaux des anthropologues comme Françoise Héritier (1996, 2002) ou des historiennes comme Michelle Perrot (1998) montrent que le « genre » ou le « rapport social de sexe » ne transcende en rien les autres catégories explicatives avec lesquelles il entre toujours en composition. Mais ces analyses pour être fructueuses doivent bien avoir en tête que les rapports sociaux de sexe se fondent justement sur une appropriation des corps féminins pour leurs dispositions sexuelles précisément (l'enfantement et la reproduction). Ces rapports d'appropriation qui déterminent le « genre » sont marqués historiquement, géographiquement et culturellement, et ce relativement au statut d'épouse et de mère que les femmes tiennent dans les différentes sociétés, statut lié à leur capacité d'enfanter. Cette contextualisation peut expliquer que le concept de « genre » soit si flou, notamment quand on se penche sur les voyages au quotidien et la création des espaces d'activités.

Je pars de l'économie des transports, puisque que les inégalités d'accès au transport, permet de mieux saisir l'ensemble des autres inégalités. Ce point d'ancrage me permet de retracer l'histoire de la mesure de ces inégalités économiques (en partant notamment des travaux de Bernard Gazier et de Françoise Milewski, mais aussi des débats sur la prise en compte du travail domestique dans les différents cadres de comptabilité nationale (*Systems of National Accounts*), entre sexe et genre. A partir de cette histoire de la mesure des inégalités, à travers la focale de la mobilité, je peux plus aisément saisir la complexité du processus par lequel les économistes, au moyen de ces mesures, ont renouvelé d'une part l'analyse économique et l'histoire économique et d'autre part la conduite des politiques publiques, dans le champ du transport mais plus largement pour l'ensemble des activités privées et sociales. Scott (2012, 12) montre qu'« en renvoyant ces intérêts [l'exploitation économique, l'autorité politique, la conquête impériale, les intérêts d'Etat, de race ou d'origine ethnique] au genre (littéralement ou métaphoriquement), les hiérarchies et les inégalités sont naturalisées ; on finit par croire qu'elles sont de l'ordre la nature ».

Les questions de 'sexe' sont prégnantes dans le champ du transport depuis plusieurs décennies, notamment sur les questions de sécurité routière, et plus particulièrement sur le niveau d'adaptation au corps féminin des véhicules à la conduite et à la protection adéquate contre l'exposition au risque routier¹ et sur l'influence du rôle social et familial sur

¹ Dans le premier cas, il s'agit dans le cas de l'adaptation du poste de conduite notamment des poids lourds et des bus à la morphologie des femmes (distance entre le siège et le pédalier). Dans le second cas, on peut citer à titre d'exemple la nécessité d'adapter la ceinture de sécurité pour les femmes enceintes ou bien de renforcer

l'exposition au risque routier et sur les types d'accidents dans lesquels les hommes et les femmes sont impliqués, les types de blessures auxquels ils sont confrontés, les conséquences des transports sur leur santé et leur bien-être, leurs attitudes et comportements concernant la sécurité et la sûreté dans les transports. Mais partant de ces questions très physiologiques, les recherches sur femmes et transport se sont portées sur la prégnance des représentations sociales sur les choix de mobilité et de mode des hommes et des femmes, ainsi que sur leur espace d'activités. L'analyse économique des transports a été questionnée notamment sur les questions de valeur du temps, mais également sur la difficulté à mesurer la part du transport dans la capacité des femmes à accéder au marché de l'emploi, à l'éducation et à la santé ou pour le reformuler la contribution du transport dans les inégalités hommes-femmes. Si la production académique mais aussi opérationnelle sur ces sujets a pris beaucoup d'ampleur et d'importance depuis trois décennies, cette histoire n'a jamais été écrite et les différents enjeux théoriques et méthodologiques pas encore analysés.

Comme le rappelle Scott (2012, 18), le concept de genre a été introduit par les féministes anglo-saxonnes pour montrer que la distinction entre les sexes porte en elle une forte dimension sociale. Il est important de garder les « femmes » comme catégorie opératoire dans la démarche de connaissance comme le montre Joan Scott (1986 réédité In 2012, 14-54) dans le champ de l'histoire puisque :

« les études sur les femmes feraient non seulement émerger des sujets nouveaux, mais imposeraient également un réexamen critique des prémisses et des standards de la recherche universitaire » (Scott, 2012, 19).

Pour reprendre une analyse très latourienne, la « modernité » a tenté de séparer le sexe du genre. Or, dénaturiser le genre est impossible puisque le sexe conditionne la construction du rapport social.

TRANSITION à FRANCOISE MILEWSKI :

- Presage semble répondre à cette approche multi-disciplinaire des questions de genre.
 - Comment est né ce projet ?
 - En quoi consiste-t-il ?
 - Comment s'est-il monté ? Quelles dynamiques a-t-il créé tant au niveau des équipes pédagogiques ? des étudiants ? des partenaires ?
 - Quels prolongements ?

l'habitacle au niveau des jambes pour les femmes car pour un choc de même nature et de même force, elles souffrent de blessures plus graves aux jambes que les hommes du fait d'une plus grande fragilité osseuse liée notamment à l'ostéoporose.

TRANSITION à Mme POUILLOUX

Enseigner les questions genre permettent la prise de conscience que nos rôles sociaux sont gouvernés par des représentations conscients des rôles respectifs des hommes et des femmes. Comment se noue ce jeu complexe des nos représentations conscientes et inconscientes et comment gouverne t-il nos comportements notamment au travail ?

TRANSITION à M. Dekindt et à M. Sutour :

Le projet WISE semble apporter une réponse à la question soulevée par Mme Pouilloux

TRANSITION à Silvia Maffii,

On vient de se concentrer sur les femmes comme professionnelles du transport mais qu'en est-il des femmes comme usagers avec comme question : dans quelle mesure le transport conditionne l'accès des femmes à l'emploi ? Votre rapport rédigé pour l'Europe permet justement de mieux comprendre dans quelle mesure le droit au transport est le droit qui permet justement aux femmes d'accéder au marché de l'emploi, (comme le montre F.Milewski dans son rapport pour le conseil économique et social rendu à l'automne 2013 sur le fait que les femmes occupent la majorité des emplois à temps partiel, et donc ont besoin de se déplacer en dehors des heures de pointe où il y a plus de services de transport public), les conditions d'emploi des femmes l'emploi à temps partiel notamment) semble requérir d'adapter les systèmes de Transport à ces mobilités particulières

TRANSITION à Susan Handy,

Susan, your work shows that more broadly women, due to social representations, conscious and unconscious as underlined by Sylvie Pouilloux, define the respective assignment of tasks within the households and within the family and the society. The assignment shapes our space activity and can explain that men and women have different mobility patterns (number of trips, time-budget, distance-budget, trip chaining, modal choice).

TRANSITION à Nato

Nato, you at the European Bank for Reconstruction and Development, have taken into a count the fact that women are a key element of the development and economic growth as users and professionals and that easing the participation of women to social and economic activities means thinking an adapted transport systems.

Questions : I think that your presentations are echoing and I propose to open the questions to the audience.