

Urbanisme et genre à Oran : Un aménagement inclusif pour améliorer la mobilité des femmes dans l'espace public (Algérie)

Nejwa BAKHTI
EGEAT Université Oran 2, INALCO-CESSMA, Paris
bakhtinejwa@gmail.com

RASS. Pensées Genre. Penser Autrement. VOL 4, No 4 (Novembre 2024)

Résumé

Cet article examine les défis auxquels font face les femmes à Oran, dans leurs mobilités urbaines, principalement à partir d'entretiens semi-directifs et accessoirement de questionnaires menés sur un échantillon représentatif des oranaises. Il met en avant les obstacles quotidiens (infrastructures inadaptées, le manque de sécurité et les normes sociales restrictives). En s'inspirant de solutions retenues dans des villes européennes (notamment à Paris et Vienne), l'article propose également des recommandations pour interroger les pratiques d'urbanisme genré et examiner leur faisabilité dans le contexte de la ville d'Oran, afin d'améliorer l'accessibilité, la sécurité et l'inclusivité des espaces publics.

Mots-clés : Urbanisme genré, mobilité des femmes, sécurité urbaine, infrastructures inclusives, Oran.

Urban planning and gender in Oran: Inclusive planning to improve women's mobility in public spaces (Algeria)

Abstract

This article examines the challenges faced by women in Oran in their urban mobility, based mainly on semi-directive interviews and secondarily on questionnaires carried out with a representative sample of Oranese women. It highlights the day-to-day obstacles (unsuitable infrastructure, lack of safety and restrictive social norms). Drawing on solutions adopted in European cities (notably Paris and Vienna), the article also proposes recommendations for questioning gendered urban planning practices and examining their feasibility in the context of the city of Oran, in order to improve the accessibility, safety and inclusiveness of public spaces.

Key words: gendered urban planning, women's mobility, urban safety, inclusive infrastructures, Oran.

Introduction

L'urbanisme, tel qu'il a historiquement été conçu, repose sur une perspective androcentrée qui favorise les besoins des hommes tout en négligeant ceux des femmes dans l'espace public (Y. Raibaud 2015). Cette approche perpétue les inégalités de genre, avec des infrastructures urbaines (transports publics, espaces de loisirs) conçues principalement pour répondre aux exigences masculines, exacerbant ainsi les inégalités d'accès aux services et les risques d'insécurité, surtout la nuit (J. Coutras 1996, 2003 ; M. Lieber 2008).

À Oran, les femmes sont confrontées à de nombreuses contraintes, dont des normes sociales restrictives et des infrastructures inadaptées qui limitent davantage leur mobilité. Par exemple, durant la pandémie de Covid-19, les inégalités ont été exacerbées, rendant encore plus difficile l'accès des femmes à l'espace urbain (N. Bakhti 2022).

L'urbanisme genré, qui prend en compte les besoins spécifiques des femmes, a montré des résultats encourageants dans plusieurs villes du monde. Des initiatives prises à Vienne et Paris, comme l'amélioration de l'éclairage public et la conception d'espaces plus sécurisés, ont facilité l'accès des femmes à ces espaces (L. Kern 2020). Cet article analyse la mobilité des femmes à Oran et propose des solutions concrètes, inspirées de pratiques d'urbanisme genré adoptées dans d'autres villes, tout en les adaptant aux réalités locales (B. Kadri et S. Madani 2015).

1- Méthodologie

Les témoignages recueillis à partir d'entretiens et questionnaires ont révélé les difficultés rencontrées par les femmes dans leurs mobilités quotidiennes, telles que le sentiment d'insécurité, l'accès limité aux services publics et l'inadaptation des infrastructures. Des observations sur le terrain, appuyées par des photographies, ont permis de capturer des scènes urbaines et d'illustrer ces contraintes dans la ville d'Oran.

1.1 Site de l'étude

La recherche s'est concentrée sur le Groupement Urbain Oranais, Oran étant la deuxième plus grande ville d'Algérie, située sur le littoral occidental. Cette ville, marquée par plusieurs périodes d'occupation (espagnole, ottomane, française), a connu une ségrégation socio-résidentielle exacerbée sous la colonisation française (C. Chanson-Jabeur et S.-A. Souiah 2015). À l'indépendance, les Algériens se sont appropriés les espaces dont ils étaient auparavant exclus. Actuellement, elle se caractérise par un centre-ville colonial et de nouvelles centralités émergentes.

1.2 Population

Le groupement urbain d'Oran, composé de quatre communes (Oran, Bir El Djir, EsSénia, Sidi Chahmi), comptait près d'un million d'habitants en 2008, dont environ 361 787 femmes de plus de 15 ans, potentiellement actives.

1.3 Échantillonnage

507 femmes ont été enquêtées et 52 entretiens semi-directifs ont été réalisés. L'échantillon, représentatif de la population féminine oranaise se compose de divers profils (âge, situation matrimoniale, catégorie socioprofessionnelle), il inclut des femmes résidant dans différents quartiers d'Oran, des centralités héritées de la période coloniale aux nouveaux quartiers périphériques.

1.4 Outils de collecte et d'analyse

Les données ont été traitées avec le logiciel Modalisa, et la cartographie des mobilités féminines a été réalisée à l'aide des logiciels Philcarto et MapInfo.

2- Résultats

1.1. Analyse des contraintes à la mobilité des femmes à Oran

La mobilité des femmes à Oran est contraignante pour différentes raisons. Nous examinons ci-après les facteurs les plus déterminants. Ce n'est pas un hasard si 38% des femmes interrogées pratiquent la marche à pied dans leur déplacement quotidien, limitant souvent leur périmètre de mobilité au quartier de résidence. L'offre de transport est quant à elle jugée insatisfaisante, sauf pour l'offre relative au tramway, qui ne dessert toutefois qu'une partie de la ville. Les tarifs

appliqués par les chauffeurs de sont trop chers pour la majorité des femmes interrogées. La pratique du vélo et des deux-roues ne correspond pas aux normes sociales pour une femme. La mobilité des femmes est fortement impactée par les contraintes subies dans la sphère publique mais également privée.

Photo 1 : place du 1^{er} novembre (ex place d'Armes)
lieux emblématique du Centre-ville d'Oran fréquenté
par les femmes (N.Bakhti, 2023)



2.2 Le poids des normes sociales

Les normes sociales à Oran, comme dans la plupart des sociétés patriarcales, influencent la manière dont les femmes interagissent avec l'espace public, régulant implicitement leurs comportements et restreignant leur mobilité. Près de la moitié des femmes interrogées déclarent subir des contraintes dans leurs déplacements quotidiens, et parmi elles, **75 %** ressentent particulièrement le poids du contrôle social qui restreint leur liberté de mouvement et même leur manière de s'habiller.

Ces attentes sociales se reflètent dans les témoignages recueillis, tels que celui de N, 21 ans, étudiante : « Je me rétracte tout le temps pour ne pas exagérer. Je prends la permission de mon père et de ma mère, qui est plus sévère que lui. » Cette pression familiale et sociale structure ses sorties, comme c'est le cas pour de nombreuses jeunes femmes à Oran. S, 46 ans, voilée et travaillant dans le domaine médical, illustre également cette adaptation aux attentes sociales : « Je m'habille et je me maquille en fonction du quartier dans lequel je vais. » Ces propos montrent que les femmes modifient leur apparence et leur comportement pour se conformer aux normes sociales qui dominent l'espace public.

Cette auto-restriction est donc largement intériorisée, obligeant les femmes à rester chez elles ou à ajuster constamment leur apparence pour minimiser leur visibilité et éviter les agressions ou les jugements sociaux. Le port du voile, adopté par certaines, peut-être une stratégie permettant aux femmes de se fondre dans l'espace public tout en échappant aux regards critiques. Cependant, cette stratégie renforce l'idée que l'espace public est essentiellement masculin, et que les femmes doivent se rendre invisibles pour y circuler. Le contrôle social dans certains quartiers, renforcé par la familiarité entre les résidents, exerce une pression communautaire sur les femmes, souvent perçues comme gardiennes de l'honneur familial. Elles sont ainsi soumises à des règles tacites encadrant leurs déplacements. Les femmes s'ajustent à des "seuils invisibles" qui restreignent leur liberté de mouvement sans barrières matérielles (G. Djelloul, 2018). Ces seuils, qu'ils soient spatiaux ou temporels, constituent des frontières sociales implicites limitant l'accès des femmes à certains espaces et moments (M. Safar Zitoun, K. Boussaid et S. Bentoudert2020).

Ainsi, l'accès des femmes à l'espace public à Oran est non seulement limité par les infrastructures inadaptées et une offre de transport insuffisantes, mais aussi par des règles sociales tacites qui influent profondément sur leur comportement urbain.

2.3. Infrastructures publiques et accessibilité

Les infrastructures urbaines d'Oran présentent de nombreuses lacunes qui affectent la mobilité des femmes, en particulier celles accompagnées d'enfants en bas âge ou de personnes âgées. Nous citerons à titre d'exemples, les trottoirs dégradés, parsemés de crevasses et d'obstacles, ainsi que les arrêts de bus mal conçus voire inexistants, qui constituent des barrières à leur circulation quotidienne. S, retraitée de 75 ans, témoigne de son appréhension à se déplacer non accompagnée dans l'espace public : «Je préfère éviter de sortir seule, car les trottoirs sont tellement endommagés que je crains de tomber à tout moment. C'est déjà arrivé en plus !». Ce problème touche également celles qui se déplacent avec des poussettes ou d'autres dispositifs d'aide à la mobilité. Il est important de préciser que les Transports en communs utilisés par 28% des femmes interrogées ne sont pas adaptés aux besoins spécifiques des femmes ou des personnes à mobilité réduite.

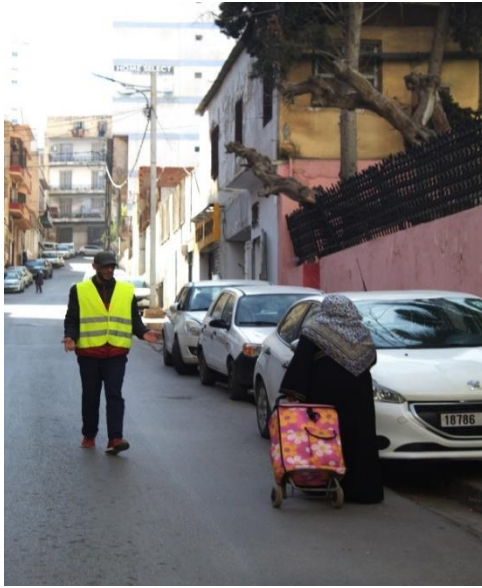


Photo 2 : Occupation des trottoirs par le stationnement des voitures (N.BAKHTI 2023)

À Oran, la réhabilitation des trottoirs et des infrastructures, ainsi que la mise en place de davantage de bancs publics dans des espaces sécurisés, de toilettes publiques, d'espaces de repos et d'allaitement sont des actions qui contribueraient grandement à faciliter la mobilité des femmes dans la ville.

2.4. Contraintes financières

Au-delà des obstacles infrastructurels, les contraintes financières représentent un autre frein important à la mobilité des femmes à Oran. Pour beaucoup d'entre elles, les coûts liés aux déplacements, qu'il s'agisse des transports publics ou de taxis, constituent une charge trop lourde. K, 26 ans divorcée, à la recherche d'un emploi, souligne cette difficulté « j'annule les sorties quand je n'ai pas d'argent, 4 fois sur 10 l'annulation c'est à cause de ça ». À Oran, la mise en place de politiques de soutien, telles que des subventions ou des tarifs réduits pour les transports publics, pourrait offrir une solution pour alléger le fardeau financier qui pèse sur les femmes, notamment celles issues des quartiers les plus défavorisés (N. Bakhti, 2022). En réduisant les coûts de transport, il serait possible d'atténuer les disparités dans l'accès à l'espace public et de promouvoir une plus grande mobilité pour toutes les femmes, quel que soit leur revenu. Dans le cadre de cette promotion, il serait bénéfique d'entreprendre des actions facilitant l'utilisation du vélo et des campagnes de sensibilisation afin d'encourager les femmes



Photo 3 : Trottoir endommagé (N.Bakhti, 2023)

à pratiquer "la mobilité douce" économique et durable. 2.5. Insécurité et harcèlement dans l'espace public.

2.5. Insécurité et harcèlement dans l'espace public

Le manque de sécurité infrastructurelle à Oran a des répercussions profondes sur la manière dont les femmes perçoivent leur environnement urbain.. L'insécurité dans les espaces publics oranais est l'une des préoccupations majeures des femmes, particulièrement des jeunes, qui décrivent le harcèlement de rue comme une expérience désobligeante et quasi inévitable. 43% des femmes interrogées déclarent déjà avoir subi une agression dans la rue. Les entretiens réalisées révèlent que ce phénomène influence de manière significative leurs déplacements, les obligeant à adapter constamment leurs comportements pour éviter certains quartiers ou à changer d'itinéraire ou de trottoirs. D'autres femmes partagent des stratégies telles que K, divorcée de 26 ans, qui nous explique : « J'adapte mes vêtements. Si je sais que je vais marcher, je mets un jean et des baskets pour passer inaperçue ». Pour certaines, être accompagnées d'enfants modifient leur perception de la sécurité : « Quand je suis avec mon fils, personne ne m'embête, mais je ne reste jamais dans la rue sans raison » déclare S, 43 ans et mère d'un enfant autiste. Quant à N, étudiante de 21 ans, elle précise : « J'évite les lieux fréquentés par des groupes de garçons, surtout les ruelles étroites du centre-ville ou près d'Akid Lotfi, nouveau quartier commerçant. Je traverse de l'autre côté de la rue pour éviter les commentaires et insultes ».

Le harcèlement de rue à Oran, comme dans d'autres villes algériennes, constitue un frein à l'usage de l'espace public par les femmes. Il n'est pas uniquement le résultat de violences directes, mais aussi d'une pression sociale qui les contraint à adopter des comportements d'évitement, en particulier à certaines heures ou dans certains lieux dominés par la présence masculine.



Photo 4 : Front de mer

Forte présence masculine et risque de harcèlement de rue (N. Bakhti, 2023)

Ce contrôle les pousse à interioriser un sentiment d'insécurité et à anticiper des violences, modifiant en profondeur leur rapport à la ville. Les femmes interrogées évoquent également un sentiment d'exclusion de l'espace public, renforcé par les insuffisances dans les infrastructures urbaines. Le manque d'éclairage public dans certaines rues ou de surveillance dans les transports amplifient ce sentiment d'insécurité. Les quartiers les plus évités à Oran selon le ressenti des femmes interrogées sont : El Derb, Madina Jdida, Sidi El Haouari, St Pierre et el Hamri. Il s'agit de quartiers situés le plus souvent dans le centre-ville colonial, délabrés et réputés dangereux. Paradoxalement, le quartier-marché de Médina Jdida est considéré comme attractif par une partie de l'échantillon car il offre d'excellentes opportunités commerciales même si le risque d'agression y est très élevé en raison d'une forte fréquentation. Pour répondre à ces défis sécuritaires, des initiatives expérimentées dans d'autres villes dans le monde pourraient être envisagées à Oran.

De telles mesures qui pourraient améliorer le sentiment de sécurité des femmes tout en renforçant leur droit à la mobilité dans la ville. N, 21 ans, étudiante, explique : « Le manque de lumière rend les sorties nocturnes stressantes, seuls les grands boulevards sont éclairés ». Un éclairage insuffisant accentue non seulement le sentiment d'insécurité, mais aussi le risque de harcèlement de rue. Pour Oran, l'installation d'un éclairage intelligent, activé par la présence de piétons, pourrait considérablement améliorer la sécurité. En parallèle, il serait pertinent de généraliser l'installation de caméras de surveillance dans les espaces publics mais également dans les transports en commun afin de dissuader les agresseurs.

Des initiatives récentes, comme la réhabilitation des trottoirs dans certains quartiers, ainsi que la création d'espaces verts sécurisés et disposant de toilettes publiques, offrent des perspectives encourageantes. Par exemple, un kiosque dans le parc d'attraction situé dans le quartier populaire d'El Hamri permet aux mères d'allaiter en toute tranquillité, améliorant ainsi leur confort et leur inclusion dans l'espace public.

La création de pistes cyclables lors des Jeux Méditerranéens de 2022 constitue également une avancée significative. Inspirée par les initiatives visant à promouvoir la mobilité douce, cette réalisation encourage les jeunes filles, notamment dans le quartier de Canastel, à

adopter progressivement le vélo, témoignant d'une évolution positive vers une mobilité plus inclusive.



Photo 5 : 1^{ère} piste cyclable à Oran, Ouverte dans le cadre des Jeux Méditerranéens en 2022 (N. Bakhti, 2023)

De plus, l'art urbain réinvestit l'espace public, offrant aux femmes de nouvelles opportunités de visibilité et participation. Lors des Jeux Méditerranéens, elles ont pu accéder aux stades de football, pour la première fois à Oran.

Durant ce même évènement, des ateliers d'art ont été installés dans la rue dans le cadre d'un concours, leur permettant de pratiquer la peinture en plein air et de s'appropriier l'espace public, contribuant à déconstruire les stéréotypes de genre.



Photo 6 : Réappropriation de l'espace public par les femmes à travers l'art urbain
(N. Bakhti, 2023)

3. Discussion

3.1. Auto-restriction et normes sociales dans une perspective internationale

Les normes sociales qui encadrent les comportements féminins s'inscrivent dans une structure patriarcale qui renforce la domination masculine, comme l'évoque le célèbre sociologue Bourdieu (P. Bourdieu 1998). Ces règles sociales omniprésentes, bien que souvent tacites, assignent les femmes à des espaces et des horaires jugés "appropriés", limitant ainsi leur accès à la ville (N. Driss, 2016)

L'auto-restriction des femmes dans l'espace public d'Oran, façonnée par des normes sociales strictes, n'est pas un phénomène isolé. À Mumbai, par exemple, les femmes utilisent des stratégies d'invisibilisation similaires pour minimiser les interactions avec des hommes et éviter d'attirer l'attention dans l'espace public (S. Phadke, S. Khan et S. Ranade, 2011). Cela renforce l'idée que la rue appartient prioritairement aux hommes, une réalité également observable à Oran. Ces stratégies sont influencées par des normes culturelles et religieuses qui imposent aux femmes des restrictions tacites sur la manière dont elles occupent les espaces urbains.

La question du voile souvent abordé lors des entretiens reste complexe et même paradoxale, car au-delà de l'aspect religieux, certaines mettent le voile pour passer inaperçues dans l'espace public, alors que d'autres l'utilisent comme un moyen d'émancipation leur permettant de sortir de chez elle plus aisément et d'avoir davantage accès aux ressources de la ville. (L. Bucaille et A Villechaise, 2020).

Pour améliorer promouvoir une planification urbaine sensible au genre, il est nécessaire d'accompagner les réformes des infrastructures urbaines par une transformation des normes sociales, afin de permettre une inclusion véritable des femmes dans l'espace public (S. Denèfle 2004).

3.2. Harcèlement de rue et initiatives dans différentes villes à travers le monde

La question du harcèlement de rue fait écho aux recherches de Marylène Lieber (M. Lieber, 2008), qui a mis en évidence que cette forme de harcèlement constitue un mécanisme de contrôle social fragilisant les femmes dans l'espace public. Jacqueline Coutras évoque quant à elle, l'influence directe de l'aménagement urbain sur la liberté de mouvement des femmes dans la ville (J. Coutras, 1996). Ce phénomène est également exploré par Marianne Blidon qui met en avant

l'intersection entre l'espace urbain, le genre, la violence et la mobilité, en se concentrant sur la manière dont les expériences des femmes en ville sont façonnées par les préoccupations de sécurité, les menaces perçues, et les ajustements qu'elles apportent à leurs trajets et pratiques de déplacement au quotidien (M. Blidon 2015). Il en résulte une fragmentation de la ville où certains espaces deviennent pratiquement inaccessibles pour les femmes (Harvard Kennedy School, 2021).

Le harcèlement de rue à Oran, comme dans de nombreuses villes à travers le monde, constitue une barrière majeure à l'accès des femmes à l'espace public. Le rapport *Unsafe in the City* de Plan International (2018) a montré que les jeunes femmes à Kampala et Hô Chi Minh-Ville rencontrent des formes similaires de harcèlement et d'insécurité. À Paris, la mise en place du Plan de lutte contre le harcèlement de rue en 2017 a permis de renforcer les mesures de sécurité, telles que l'installation de caméras de surveillance et l'amélioration de l'éclairage dans les zones à risque. Ces mesures ont eu un effet dissuasif et ont contribué à créer un environnement plus sûr pour les femmes. À Oran, des initiatives similaires pourraient être envisagées, notamment l'amélioration de l'éclairage urbain, une demande récurrente des femmes interrogées. Le renforcement de la surveillance dans les espaces publics et les transports en commun par l'installation de caméras, comme cela a été fait à Londres, pourrait contribuer à réduire le harcèlement, à améliorer le sentiment de sécurité et à encourager la réappropriation des espaces urbains par les femmes (Transport for London, 2020).

3.3. Précarité économique et Mobilité Urbaine : Vers des Solutions Inclusives et durables

Les contraintes économiques, qui limitent la mobilité des femmes à Oran, sont également observées dans d'autres villes du monde. À Paris, des politiques de tarification solidaire ont été mises en place pour permettre aux populations les plus vulnérables, y compris les femmes à faible revenu, d'accéder aux transports en commun à des tarifs réduits (Ville de Paris, 2016). Une telle mesure pourrait être adaptée à Oran pour alléger le fardeau financier qui pèse sur de nombreuses femmes, notamment celles vivant dans les quartiers périphériques. En s'inspirant des expériences de villes comme Vienne, où des infrastructures pour la mobilité douce ont été développées, Oran pourrait encourager l'usage du vélo comme alternative économique et accessible pour les femmes (Ville de Vienne, 2013).

3.4. S'inspirer des modèles internationaux pour un espace urbain inclusif

L'implication des femmes dans la planification urbaine est primordiale pour rendre l'espace public plus inclusif. À Toronto et Barcelone, des marches exploratoires, menées par des femmes pour identifier les zones perçues comme dangereuses, ont contribué à améliorer la sécurité dans les quartiers concernés. Ce type d'initiative permet aux autorités locales de recueillir des informations directes et précieuses sur les besoins spécifiques des femmes en matière d'aménagement urbain. En adaptant ce modèle à Oran, les femmes pourraient participer activement à la conception des espaces publics, contribuant à rendre ces espaces plus sûrs et mieux adaptés à leurs besoins. Ces marches pourraient également aider à répertorier les zones mal éclairées ou les espaces où les infrastructures sont inadéquates. Les villes européennes qui ont adopté cette approche ont constaté des améliorations significatives dans la perception de la sécurité urbaine.

3.5. Participation citoyenne et réappropriation de l'espace public

L'implication des femmes dans la planification urbaine est indispensable pour intégrer leurs besoins spécifiques. Comme l'ont souligné Kamala Marius et Yves Raibaud (K. Marius et Y. Raibaud 2013), la participation des femmes permet d'identifier des besoins d'aménagement souvent négligés. À Oran, il est nécessaire que cette démarche soit adoptée pour identifier les besoins urgents et spécifiques (S. Denèfle 2009). Les participantes pourraient proposer des solutions concrètes pour lever les contraintes infrastructurelles, sociales et économiques. Les entretiens confirment qu'elles préfèrent des espaces calmes, propres, sécurisés et végétalisés (G. Di Méo, 2011) et (M. Lieber, R. Cardelli, C. Dayer et J. Debonneville, 2020), soulignant l'importance de la qualité de l'environnement urbain (M. Lieber et al. 2020) et la grande majorité des femmes interviewées ignoraient que la « concertation » lors de l'élaboration de projets urbains était possible.

Les marches exploratoires (C. Maruéjols, 2016), mises en place dans plusieurs villes, elles permettent aux femmes de signaler les endroits perçus comme dangereux et de proposer des ajustements, tels que le renforcement du dispositif de caméras de surveillance. Ces marches, recommandées par les guides de planification genrée, prennent en compte la perception féminine de la sécurité et réaménagent les espaces publics en conséquence.

En intégrant les femmes dans la planification urbaine, Oran pourrait suivre l'exemple de villes comme Paris et Vienne, qui ont inclus la perspective de genre dans leurs politiques

publiques, contribuant à une meilleure inclusion des femmes dans l'espace public (Ville de Paris 2023).

Conclusion

La mobilité des femmes à Oran demeure fortement limitée par des contraintes matérielles, sociales et culturelles qui restreignent leur accès à l'espace public. Cependant, des solutions existent et sont à portée de main. L'adoption de politiques d'urbanisme prenant en compte les besoins spécifiques des femmes, à l'image de celles développées dans les villes qui pratiquent la planification genrée, offre un cadre d'actions concrètes pour transformer l'environnement urbain d'Oran. Ces exemples montrent qu'il est possible de créer des espaces plus sûrs et inclusifs pour toutes et tous, à travers des infrastructures adaptées, un renforcement de la sécurité et une implication directe des citoyennes dans les décisions qui touchent à leur quotidien (R. Gillian, 1993).

Oran a déjà amorcé des initiatives positives, comme le développement de la mobilité douce lors des Jeux Méditerranéens, qui témoignent d'une volonté d'avancer vers une ville plus accessible. Pour que ces efforts prennent véritablement racine, il est indispensable d'impliquer davantage les femmes dans la planification urbaine, en leur offrant une place centrale dans les processus décisionnels. Leur participation garantirait que les solutions envisagées reflètent leurs préoccupations réelles et quotidiennes, rendant ainsi les transformations urbaines plus pertinentes et efficaces.

Oran se trouve à un tournant décisif : en intégrant une perspective de genre dans ses politiques publiques, la ville pourrait devenir un modèle régional en matière d'égalité et de développement urbain durable. Cette transformation aurait des répercussions positives, bien au-delà des avantages que peuvent en tirer les femmes, en améliorant la cohésion sociale et en créant un environnement où chacun, indépendamment de son genre ou de sa condition physique, pourrait se déplacer en toute sécurité. Il est temps pour Oran de saisir cette opportunité et de construire un avenir plus inclusif et prospère, au bénéfice de tous ses habitants.

Références bibliographiques

- BAKHITI Nejwa, 2022, « La ville algérienne au féminin avant et pendant la pandémie de Covid-19 : le cas de la ville d'Oran. Vers une aggravation des contraintes liées aux mobilités géographiques de la femme », pp. 163-171, in D. El Mestari et S. Mouloudji (dir.), *Société(s) et Pandémie*, Oran, Les ouvrages du CRASC.
- BAKHITI Nejwa. 2023. « Quels défis pour la mobilité des femmes à Oran ? », *Urbanisme Francophonie*. <https://www.urbanisme-francophonie.org/ressource-doc/quels-defis-pour-la-mobilite-des-femmes-a-oran/> (consulté le 27 octobre 2024).
- BLIDON Marianne, 2015, *Les femmes dans la ville : violences, peurs et mobilités*, Paris, Éditions La Découverte.
- BOURDIEU Pierre, 1998, *La domination masculine*, Saint-Amand-Montrond, Seuil.
- BUCAILLE Lætitia et VILLECHAISE, Agnès (dir.), 2020, *Désirs d'islam : Portraits d'une minorité religieuse en France*, Paris, Presses de Sciences Po, 256 p.
- CHANSON-JABEUR Chantal et SOUIAH Sid-Ahmed (dir.), 2015, *Villes et métropoles algériennes. Hommage à André Prenant*, Paris, L'Harmattan, 288 p.
- COUTRAS Jacqueline, 1996, *Crise urbaine et espaces sexués*, Paris, Armand Colin.
- COUTRAS Jacqueline, 2003, *Les peurs urbaines et l'autre sexe*, Paris, L'Harmattan.
- DENÈFLE Sylvette (dir.), 2009, *Utopies féministes et expérimentations urbaines*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- DENÈFLE Sylvette, 2004, *Femmes et villes*, Tours, Presses Universitaires François-Rabelais.
- DI MÉO Guy, 2011, *Les murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*, Paris, Armand Colin.
- DJELLOULGhaliya, 2018, « Entre enserrement et desserrement, la mobilité spatiale des femmes en périphérie d'Alger », *Metropolitiques.eu*. <http://www.metropolitiques.eu> (consulté le 10 août 2019).
- DRISS Nassima, 2016, « Espaces publics et limites. Les implications du genre dans les usages de la ville à Alger », pp. 249-264, in Sylvette Denèfle (dir.), *Femmes et villes*, Tours, Presses Universitaires François-Rabelais.
- HARVARD KENNEDY SCHOOL, 2021, *Building Safer Public Spaces: Exploring Gender Differences in the Perception of Safety in Public Space*, Cambridge, Harvard Kennedy School.
- KADRI, Belkacem et MADANI, Samir, 2015, « Planification urbaine à Oran : enjeux et perspectives », *Cahiers de l'Urbanisme*.
- KERN Leslie, 2020, *Feminist City: Claiming Space in a Man-made World*, London, Verso Books.
- LIEBER Marylène, 2008, *Genre, violences et espaces publics*, Paris, Presses Universitaires de France.
- LIEBER Marylène ; CARDELLI, Rebecca. ; DAYER, Caroline. et DEBONNEVILLE, Julien., 2020, *Genève, une ville égalitaire ? Les pratiques des femmes dans les espaces publics*, Rapport de recherche pour l'Agenda 21, Ville de Genève.
- LOUARGANT Sylvie, 2006, *Mobilités : Tous et toutes égaux ?*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble.
- MARIUS Kamala et RAIBAUD Yves, 2013, « Genre et géographie : du questionnement à l'évidence », pp. 15-23, in Kamala Marius et Yves Raibaud (dir.), *Genre et construction de la géographie*, Pessac, MSHA.
- MARUEJOULS Claire, 2016, *Marches exploratoires et genre : Repenser la ville avec les femmes*, Paris, L'Harmattan.
- PHADKE Shilpa ; KHAN Sameera et RANADE, Shilpa, 2011, *Why Loiter? Women and Risk on Mumbai Streets*, New Delhi, Penguin Books India.
- RAIBAUD Yves, 2015, *La ville faite par et pour les hommes*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail.
- ROSE Gillian, 1993, *Feminism and Geography: The Limits of Geographical Knowledge*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- SAFAR ZITOUN Madani, BOUSSAID, Khadidja et BENTOUDERT, Samia, 2020, « Se mouvoir, s'arrêter, s'afficher dans l'espace public : les stratégies de mobilité des Algéroises », *Forum Vies Mobiles*. <https://forumviesmobiles.org/carnets-des-suds/13481/se-mouvoir-sarreter-safficher-dans-lespace-public-les-strategies-de-mobilite-des-algeroises> (consulté le 6 novembre 2020).
- TRANSPORT FOR LONDON, 2020, *Impact of CCTV on Public Safety in London's Public Transport*, Londres, Transport for London.

VILLE DE PARIS, 2016 et 2023, *Guide Genre & Espace Public*, Paris, Ville de Paris.
VILLE DE VIENNE, 2013, *GenderMainstreaming in Urban Planning and Urban Development*,
Vienne, Ville de Vienne.

Nejwa Bakhti est doctorante en Géographie et Aménagement du territoire à l'Université Oran 2 Mohamed Benahmed, en cotutelle de thèse internationale avec l'Institut National des Langues et Civilisations Orientales (INALCO) à Paris, au sein de l'école doctorale n°265 "Langues, Littératures et Sociétés du Monde". Elle mène ses recherches au Centre d'Études en Sciences Sociales sur les Mondes Africains, Américains et Asiatiques (CESSMA) à Paris, ainsi qu'au Laboratoire Espace Géographique et Aménagement du Territoire (EGEAT) et au Centre de Recherche en Anthropologie Sociale et Culturelle (CRASC) à Oran. Ingénieure de formation et titulaire d'un Master II en Gestion des Villes et Développement Durable, elle concentre ses travaux en Géographie du genre sur les mobilités quotidiennes des femmes, les violences qu'elles subissent dans l'espace public à Oran et la planification inclusive.

Nejwa Bakhti

Université Oran 2 Mohamed Benahmed & INALCO Paris
Centre d'Études en Sciences Sociales sur les Mondes Africains, Américains et Asiatiques (CESSMA) Paris
Laboratoire Espace Géographique et Aménagement du Territoire (EGEAT) Oran
Centre de Recherche en Anthropologie Sociale et Culturelle (CRASC) Oran
bakhtinejwa@gmail.com