

ENJEU SPATIAL, ENJEU SOCIAL

Le sentiment d'insécurité des femmes
à Bruxelles

Marie Katharina Gilow

La possibilité de se déplacer librement est une condition essentielle pour vivre de manière épanouie en ville et pour jouir des multiples avantages qu’offre le milieu urbain. Or, beaucoup de femmes éprouvent un sentiment d’insécurité dans l’espace public qui affecte justement leur capacité à être mobiles.

Le mémoire s’interroge sur la manière dont le sentiment d’insécurité sous toutes ses facettes et manifestations s’insinue dans les déplacements des femmes, révélant ainsi comment les inégalités de genre, liées notamment à la crainte d’une violence masculine, conditionnent la mobilité quotidienne des citadines. L’originalité de cette étude consiste à croiser les trois notions de mobilité urbaine, de sentiment d’insécurité et de perception de l’espace dans une perspective genrée.

Comme pour le moment cette question a été peu étudiée dans le contexte bruxellois, le mémoire adopte une démarche exploratoire fondée sur dix entretiens semi-directifs. Les entretiens ont été réalisés auprès de femmes aux profils divers, mais partageant ce qui se montre être un réel défi : se déplacer à Bruxelles en tant que femme.

Contrairement à un sentiment communément répandu, l'égalité entre hommes et femmes n'est pas acquise. Elle est en perpétuel devenir. L'Université des Femmes analyse la société contemporaine dans une perspective féministe. Ce travail d'analyse et de dénonciation des situations iniques pour les femmes, elle le diffuse et l'enseigne. Elle se veut un mouvement social faisant pression sur ceux qui ont le pouvoir de changer les choses et de réaliser concrètement l'égalité entre femmes et hommes. L'Université des Femmes rassemble les outils nécessaires à la construction d'un savoir féministe dans le cadre de sa Bibliothèque Léonie La Fontaine. Elle diffuse ce savoir dans ses publications, et dans cette nouvelle collection des « Cahiers de l'UF ».

Cahiers de l’UF • N°12
ISBN : 2-87288-048-8
Mis en ligne sur notre site : www.universitedesfemmes.be

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
Mobilité des femmes, sentiment d’insécurité et espace construit : enjeux pour les femmes en ville	5
La (non-)prise en compte de l’égalité homme-femme dans les politiques urbaines : le cas de Bruxelles	7
Définition des termes principaux, objectifs et structure du travail	9
REVUE DE LITTÉRATURE : LA MOBILITÉ DES FEMMES ET LE SENTIMENT D’INSÉCURITÉ COMME ENJEUX DE LA DISCRIMINATION SPATIALE DES FEMMES EN VILLE	13
La mobilité quotidienne des femmes dans les études urbaines	13
Analyses du sentiment d’insécurité des femmes et contrainte dans l’usage de l’espace urbain	22
Études sur la perception des espaces de mobilité : environnement, ambiance et lieux d’angoisse	26
Conclusions de la revue de littérature	30
ANALYSE DES ENTRETIENS : LA MOBILITÉ DES FEMMES ET LE SENTIMENT D’INSÉCURITÉ EN MILIEU URBAIN BRUXELLOIS COMME ENJEUX SPATIAL ET SOCIAL	33
Précisions méthodologiques : une étude qualitative fondée sur des entretiens semi-directifs	34
Comportement - Se déplacer dans un contexte de sentiment d’insécurité : auto-censure, limitations et précautions	40
Raisonnement - Comprendre les logiques individuelles et les normes sociales qui sous-tendent le sentiment d’insécurité	58
Perception - Identifier les lieux anxiogènes de Bruxelles	78
CONCLUSION	99
BIBLIOGRAPHIE	105

L'Université des Femmes est une association d'éducation permanente soutenue pour ses activités par la Fédération Wallonie-Bruxelles.



REMERCIEMENTS

Je voudrais commencer par remercier les femmes qui ont accepté de partager leurs expériences, leurs pensées et leurs peurs avec moi : les témoignages recueillis lors de ces rencontres forment l'essence même de ce travail.

Je remercie Pierre Lannoy de m'avoir fait découvrir l'univers de la sociologie urbaine, de son accompagnement exceptionnel et de sa disponibilité à toute épreuve, de son écoute attentive, et des échanges qui ont guidé mes recherches et fait évoluer ma réflexion.

Merci à ma famille, à Riccardo Paredi et Pia Seyfried pour leur soutien sans faille et à Gilles Schretter, Julie Tessuto et Clément Barbier pour leurs conseils pertinents.

Coordination et relecture du Cahier : Sophie Pereira
Maquette et mise en pages : Luisa Soriano
© Université des Femmes asbl
10 rue du Méridien
1210 Bruxelles
www.universitedesfemmes.be

Cahiers de l'UF • N°12

ISBN : 2-87288-048-8

D/2016/5493/49

Mis en ligne sur notre site : juin 2016

Toute reproduction quelconque de cet ouvrage, par quelque procédé que ce soit, est interdite sans l'autorisation de l'éditeur.

« Les villes, territoires, lieux ou reflets des pratiques sociales, peuvent-elles être pensées sans lien avec cette différenciation sociale fondamentale qu'est le sexe ? »
(S. Denèfle)

INTRODUCTION

En 1895, Frances Willard, suffragette militante et figure centrale du féminisme US-américain, publia un livre intitulé « A wheel within a Wheel », où elle racontait comment elle avait appris à faire du vélo à l'âge de 53 ans. Le sous-titre annonce la couleur de cet ouvrage : « A Woman's Quest for freedom » (Willard 1895, 1997). Elle y décrit comment la maîtrise du vélo était devenue synonyme, pour elle, de la conquête du monde qui l'entourait : « Sighing for new worlds to conquer, I determined that I would learn the bicycle » (*ibid.* : 104). Ainsi, Willard fut probablement la première féministe à thématiser la mobilité spatiale comme enjeu de liberté et d'émancipation des femmes. Plus de cent ans plus tard, l'égalité, en termes de mobilité entre femmes et hommes, semble loin d'être acquise.

« Me languissant de conquérir de nouveaux mondes, je me résolus à apprendre à rouler à bicyclette » (*ibid.* : 104).

Mobilité des femmes, sentiment d'insécurité et espace construit : enjeux pour les femmes en ville

La mobilité spatiale soit les déplacements liés aux activités quotidiennes, est considérée comme un élément essentiel pour jouir des avantages qu'apporte le milieu urbain. C'est ainsi qu'« aujourd'hui, le "droit à la ville" dont parlait Henri Lefebvre en 1968, s'accompagne d'un "droit à la mobilité" » (Gibout 2004 : 155). La mobilité représente un droit fondamental, dans la mesure où il s'agit de la liberté de pouvoir aller et venir quand et où nous le souhaitons. Dans une société qui considère la vitesse et la flexibilité comme normes, la « sous-mobilité » peut devenir facteur d'exclusion. Dans ce contexte, la mobilité est une ressource tant économique que sociale : elle est l'outil qui nous permet de participer à la vie sociale et représente une condition d'employabilité (cf. Coutras 1996, Fol et *al.* 2007).

Or, nombreuses sont les études qui témoignent de l'inégalité entre hommes et femmes face à la mobilité : les femmes disposent moins souvent d'une voiture personnelle que les hommes, elles sont par conséquent plus dépendantes des transports en commun, qui eux, restent insuffisants, pour ne citer que quelques aspects de ce déséquilibre. Les deux sexes ne disposent pas des mêmes « potentiels de mouvement », ce que Vincent Kaufmann appelle la « motilité », c'est-à-dire « la capacité d'un acteur à être mobile » (Kaufmann 2007 : 179).

La mobilité est, en effet, une condition pour pouvoir jouir des contacts et activités multiples qu'offre le milieu urbain. En ce sens, l'urbanité, comme caractère de ce qui fait la cité et le citadin, implique également « l'aptitude à (se) jouer des échelles géographiques » (Di Méo 2011). Pour les femmes, cette aptitude ne peut se penser sans ce sentiment qui caractérise leur présence en milieu urbain : le sentiment d'insécurité. En 2011, une enquête, intitulée « Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France », a mis en lumière l'écart entre hommes et femmes face au sentiment d'insécurité dans les moyens de transport. Selon cette enquête, 43,4% des femmes auraient peur dans le métro, contre 19,1% des hommes (Institut d'aménagement et d'urbanisme Île-de-France 2011 : 28). Ces chiffres contrastent avec le fait que les femmes subissent bien plus souvent des violences physiques dans le cadre conjugal que dans les espaces publics ou semi-publics – l'image du « chez soi » comme havre de paix par opposition à l'espace urbain menaçant est donc illusoire –, tandis que les hommes sont tendanciellement plus souvent victimes de violences physiques dans l'espace public que les femmes. Le sentiment d'insécurité est donc un enjeu en soi dans la manière de se sentir, de vivre l'espace urbain, au-delà des questions de violences exercées contre les femmes. L'inégalité entre hommes et femmes face à ce sentiment est ainsi flagrante, dévoilant des relations asymétriques entre les sexes (cf. Condon et al. 2005 : 269).

Les dernières années ont connu un intérêt croissant pour ce sujet dans le monde francophone, notamment en lien avec le phénomène du « harcèlement de rue ». Dans son article « Être femme dans l'espace public : circuler en liberté », Laure de Hesselle soulève le fait que,

« en milieu urbain, sortir dans la rue n'a souvent pas du tout les mêmes implications pour les hommes et pour les femmes. Les femmes prennent automatiquement des mesures de précaution, s'adaptant à la discrimination qu'elles subissent dans l'espace public. » (cf. Hesselle 2013).

Cette discrimination conduit à un écartement des femmes de l'espace urbain, où les rues deviennent « le fief des mâles », notamment de nuit : le soir à Paris, le métro serait fréquenté en moyenne par deux femmes pour huit hommes (Arlandis 2012). Sur le réseau Twitter, le *tweet* « SafeDansLaRue » offre une plateforme d'échange et de débat sur les expériences d'angoisse des femmes. Ce *tweet* documente les diverses

manières de faire face à cette sensation. En 2012, « Femmes de la rue », le reportage de l'étudiante Sofie Peeters, qui s'était promenée dans le quartier Anneessens de Bruxelles avec une caméra cachée afin de relever les agressions verbales dont les femmes font l'objet au quotidien, avait suscité un débat à ce sujet. Ce reportage a permis de sensibiliser l'opinion publique au phénomène du harcèlement de rue, sans pour autant conduire à un questionnement de fond sur le rapport entre les sexes, comme en témoigne la proposition de l'échevin bruxellois Philippe Close de sanctionner les auteurs de ces actes par une amende (RFI 01/08/2012). Or, la question du sentiment d'insécurité des femmes ne se réduit justement pas à un problème de « sécurité » qui demanderait une intervention « sécuritaire ».

La condition féminine en milieu urbain, la manière dont les femmes investissent l'espace et les interactions qui s'y déroulent exigent avant tout une réflexion sur les origines de ce déséquilibre. Cette problématique nous amène à nous interroger sur la manière dont notre identité sexuelle sociale, le genre, façonne notre place dans l'espace, ainsi que le rapport que nous entretenons avec notre environnement. Le genre, pensé en lien avec l'espace, nous oblige également à repenser celui-ci. L'espace étant le cadre matériel sur, dans et par lequel agissent les individus, il n'est plus à considérer comme un phénomène purement physique mais également social : il matérialise les attributs spatiaux de la division sexuelle du travail, les possibilités et obstacles de l'appropriation de la ville, l'ordre social représenté dans l'espace public... (cf. Becker 2010 : 798). L'espace n'est alors plus une « boîte » neutre et purement fonctionnelle, mais un espace construit à travers des processus sociaux (cf. Sturm 2000 : 200). En effet, dans une société où la femme est toujours associée à l'espace domestique et marginalisée dans les instances de pouvoir, le point de vue féminin peine à se faire entendre, notamment dans le milieu de la mobilité qui « est encore très masculin », comme le souligne Claudine Lienard, coordinatrice de projet à l'Université des Femmes à Bruxelles (Sirilma 2011 : 24). Vivant dans une « ville faite par et pour les hommes » (Raibaud 2014) l'appropriation de l'espace par les femmes constitue donc un enjeu politique.

La (non-)prise en compte de l'égalité homme-femme dans les politiques urbaines : le cas de Bruxelles

La nécessité de « corriger » ce déséquilibre dans l'usage et l'appropriation de l'espace par les hommes et les femmes est aujourd'hui reconnu comme enjeu central des politiques de la ville au niveau international.

De multiples organisations internationales destinées à promouvoir de bonnes pratiques dans le domaine de l'aménagement du territoire, ont intégré la dimension de genre dans leurs programmes politiques. En 1994, l'Organisation pour la coopération et le développement économique a consacré une conférence au sujet des femmes en ville, concernant notamment les domaines « logements, services et environnement urbain ». Il s'agissait de mettre en commun et d'échanger sur les pratiques nationales en faveur d'une égalité des sexes dans l'espace urbain et de diffuser les connaissances au sujet du rôle de l'aménagement face aux discriminations spatiales en ville. Quatre années plus tard, en juin 1996, eut lieu le sommet des villes (Habitat II, organisé par l'ONU) suite auquel les États membres se sont engagés, dans un « Programme pour l'habitat », à œuvrer en faveur de l'égalité entre femmes et hommes à l'échelle des villes et des communautés. Ce sommet donna également lieu à la première Assemblée mondiale des villes et autorités locales, à laquelle participèrent 500 maires et dont la déclaration finale invita les participants à traduire le Programme pour l'habitat dans leurs villes à l'échelle locale. L'Union internationale des villes et des pouvoirs locaux a intégré l'égalité des sexes dans ses objectifs lors du sommet en 1998 à Harare au Zimbabwe à travers la Déclaration mondiale de IULA sur les femmes dans le gouvernement local (cf. Centre international pour le développement municipal 2004 : 2).

Au niveau européen, le Conseil des communes et régions d'Europe (CCRE) a adopté en mai 2006 une Charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale. Elle est destinée aux collectivités locales et régionales et les invite à se positionner au sujet de l'égalité hommes-femmes et à mettre en œuvre les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs définis dans la charte. La partie « planning et développement durable » insiste sur l'importance du développement de son espace, de ses transports, de son économie, et celle de ses politiques et plans d'utilisation des sols afin de créer les conditions dans lesquelles le droit à l'égalité des femmes et des hommes peut plus facilement devenir une réalité (Art. 25, CCRE 2006). Or, pour prendre effet, ces recommandations doivent être suivies de mesures concrètes au niveau local.

En Belgique, et à Bruxelles plus spécifiquement, cependant, la dimension du genre n'a, jusqu'ici, que très peu été prise en compte dans les politiques d'aménagement. Le 29 mars 2012, la Région bruxelloise a adopté une ordonnance portant sur l'intégration de la dimension du genre dans les politiques de la Région de Bruxelles-Capitale, s'appliquant également à l'urbanisme et à la mobilité (Région de Bruxelles-Capitale 2012). La mise en pratique de cette ordonnance demande une prise en compte de la discrimination que subissent les femmes dans l'espace public. En 2011, le magazine *Axelle*, édité par l'association belge

Vie Féminine, avait consacré un dossier à la question de la mobilité des femmes en ville. Une auteure y constate que

« [l]a mobilité se réduit trop souvent à l'analyse des problèmes de circulation ou d'embouteillages, alors qu'elle représente pour les femmes la possibilité de s'affranchir de la sphère domestique, mais aussi d'assurer la fameuse conciliation entre vie professionnelle et vie familiale. » (Sirilma 2011 : 23).

Claudine Lienard souligne que « l'aménagement du territoire, la mobilité sont perçus par les politiques comme asexués » (Hesselle 2013). Tandis que les femmes se mobilisent pour dénoncer un aménagement de l'espace public qui les met à l'écart, « la route est encore longue pour qu'elles soient réellement entendues » (Sirilma 2011 : 23).

Ce manque de prise en compte dans les politiques de l'aménagement et de la mobilité correspond au peu d'études qui ont été faites plus spécifiquement à Bruxelles sur les femmes comme groupe d'usagers de l'espace public. Une analyse et une meilleure compréhension de la situation existante devant être à la base de toute volonté d'action, ce travail espère apporter une nouvelle perspective sur l'usage et le vécu féminins de l'espace urbain bruxellois.

Définition des termes principaux, objectifs et structure du travail

Cette brève introduction à la thématique visait à mettre en exergue l'imbrication entre les notions de mobilité, de sentiment d'insécurité et d'aménagement de l'espace public dans une perspective de genre. Dans ce travail, il s'agit précisément de s'interroger sur l'impact de cette interrelation sur la manière des femmes de vivre et de se déplacer en milieu urbain bruxellois : comment la mobilité des femmes se voit-elle affectée par un sentiment d'insécurité dans l'espace urbain bruxellois et dans quelle mesure l'aménagement de l'espace intervient-il dans la perception de lieux vécus comme insécurisants ?

Dans le cadre de ce travail, nous optons pour une approche très large du sentiment d'insécurité qui désigne le sentiment qui se manifeste lors de l'anticipation de, ou lors d'une confrontation à une agression, qu'elle soit physique, verbale ou psychologique. Au centre de l'attention ne sont donc pas les agressions envers les femmes, mais la manière dont celles-ci sont vécues et redoutées. Lorsque ce n'est pas spécifié autrement, nous entendons par mobilité la mobilité « ordinaire », au sens de la mobilité spatiale quotidienne (par opposition à la mobilité de vacances, la mobilité résidentielle ou encore la mobilité sociale). Au cœur de l'analyse se trouvent à la fois le comportement et la perception dans l'espace urbain bruxellois. Cet espace d'étude très étendu corres-

pond au caractère exploratoire que veut revêtir ce travail afin de donner une première approche de l'interaction de ces trois notions à Bruxelles. Cet espace urbain est un espace public, notion tout aussi centrale, la question de son accessibilité étant au cœur de ce travail. Le concept de « genre » comme identité sexuée socialement construite (par opposition au sexe biologique) sera également retenue afin de saisir les structures et représentations sociales qui déterminent des différences en termes de comportement, de raisonnement et de perception entre les deux sexes.

Notre question de recherche peut se décliner en plusieurs questions spécifiques :

Comment les femmes ajustent-elles leur comportement de mobilité face à un sentiment d'insécurité ? Dans quelle mesure un éventuel ajustement représente-t-il une limitation de leur mobilité ?

Quelles sont les logiques propres aux femmes et les structures et représentations sociales permettant d'expliquer l'origine de ce sentiment d'insécurité ?

Peut-on identifier des lieux qu'elles évitent ou qu'elles traversent autrement ? Si oui, qu'est-ce qui caractérise les lieux qui sont appréhendés ? Quels sont les éléments de l'espace qui renforcent, ou au contraire, atténuent cette sensation ?

Par rapport aux hypothèses de recherche, les questions de recherches présentent l'avantage de conserver un regard aussi ouvert que possible afin de ne pas laisser de côté une donnée présentant un intérêt pour l'étude. Considérant le caractère exploratoire de ce travail sur une problématique encore peu formalisée dans le contexte bruxellois, ces questions paraissent donc comme un moyen approprié pour guider la démarche de recherche. Dans la même perspective d'exploration, il a été opté pour une recherche qualitative fondée sur des entretiens individuels semi-directifs. Dix femmes ont été interrogées dans le cadre de ce travail, dont la parole sert de base pour extraire les éléments de réponse à notre question de recherche. Une partie de ce travail expose plus en détail les choix méthodologiques et la démarche de recherche.

Avant de nous pencher sur l'examen de cette problématique à travers l'analyse des entretiens, nous procédons à une revue de littérature qui permet de donner un bref aperçu de la manière dont les trois thématiques sont abordées dans la littérature scientifique dans une perspective de genre. Ensuite, l'analyse des entretiens se décline en quatre parties. D'abord nous présentons les choix méthodologiques qui ont guidé l'analyse des entretiens. Ensuite, nous proposons une analyse des entretiens selon trois thèmes : le comportement de mobilité des femmes, le raisonnement et les logiques qui sous-tendent le sentiment d'insécurité et la perception des espaces de mobilité dans un contexte d'insécurité. La conclusion nous permet de formuler des hypothèses que nous pou-

vons développer sur base de notre analyse et qui pourront faire l'objet de vérification à travers d'autres études par des méthodes appropriées.

REVUE DE LITTÉRATURE : LA MOBILITÉ DES FEMMES ET LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ COMME ENJEUX DE LA DISCRIMINATION SPATIALE DES FEMMES EN VILLE

Aussi bien la question de la mobilité que celle du sentiment d'insécurité en ville sont des problématiques qui se posent de manière particulière aux femmes. Dans ce contexte, l'aménagement de l'espace public et sa perception ne peuvent pas non plus être considérés sans prendre en compte la dimension du genre, dans la mesure où il pose le cadre matériel des activités de déplacements. Le lien entre ces aspects étant pour le moment relativement peu étudié, nous allons, dans cette partie, considérer ces thématiques séparément afin de donner un aperçu de la manière dont elles ont pu être abordées dans la recherche urbaine, géographique et sociologique. Cette partie nous permettra par ailleurs de clarifier ces notions qui guideront, dans la partie suivante, l'analyse des entretiens.

La mobilité quotidienne des femmes dans les études urbaines

Les études et réflexions autour de la femme en ville trouvent leur origine dans le mouvement féministe que l'on divise généralement de manière schématique en trois « vagues » historiques. Frances Willard, que nous avons mentionnée dans l'introduction, était issue de « la pre-

mière vague » féministe, dont la préoccupation principale était une égalité entre hommes et femmes en termes de droits civiques et politiques. C'est plus tard, dans les années 1970 et 1980, que s'ouvre aux États-Unis un champ de recherche qui étudie la dimension sexuée de la mobilité urbaine, avec la « deuxième vague » féministe qui, dans le contexte des études urbaines, désigne la lutte féministe dénonçant la structure patriarcale de la ville construite par et pour l'homme. Le patriarcat désigne « une forme d'organisation sociale et juridique fondée sur la détention de l'autorité par les hommes » et donne au mouvement féministe un outil pour analyser l'oppression des femmes indépendamment de la lutte des classes (Kate Millet, « Sexual Politics » 1969, citée dans Raibaud 2013). Cette approche s'est par la suite répandue en Europe et dans le monde francophone (p.e. Dagenais 1980). Ce sont les femmes du terrain, architectes, urbanistes, ingénieures, qui, à ce moment-là, ont pointé du doigt le caractère androcentrique de l'espace urbain. Étant marginalisées professionnellement dans un « domaine d'hommes », ces femmes étaient, en même temps, au niveau pratique et dans leur quotidien, confrontées aux « principes masculins » qui régissent la construction et la planification et devaient en subir les conséquences (Frank 1997 : 20). Elles découvrent alors que « rien de ce qui est empilé autour de nous, ne vient de nous. Nous étions devenues des étrangères dans nos villes, notre propre ville et notre propre appartement » (Pitzern 1979 : 1321). Enfin, la « troisième vague » du féminisme, qui se caractériserait entre autres par la volonté de dépasser les catégories binaires masculin et féminin, intègre une nouvelle perspective dans les études féministes, en étudiant le genre comme catégorie construite, structurant les relations sociales. Les différents travaux de recherche traitant de la mobilité des femmes sont imprégnés de ces courants des mouvements féministes et ont permis de mettre en lumière les multiples facettes de la discrimination des femmes en ville, en termes de mobilité.

Les déplacements des femmes en ville structurés par la différenciation sociale des sexes

Le géographe Robin Law distingue cinq domaines structurés par une différenciation entre hommes et femmes qui déterminent le comportement de mobilité différencié selon le genre et que nous allons analyser plus en détail par la suite : la division sexuée du travail et des activités, l'accès inégal aux ressources économiques, l'identité de genre des individus, les codes symboliques et l'environnement construit qui matérialise cette dichotomie hommes-femmes qui structure notre société (Law 1999).

Division genrée du travail et des activités : les chaînes de déplacement au féminin

La répartition des rôles au sein du ménage constitue un facteur essentiel dans la différenciation des sexes. Les charges familiales maintiennent le clivage entre hommes et femmes et imposent aux femmes des déplacements plus nombreux et plus complexes. Celles-ci se chargent, en moyenne, de la plus grande partie des tâches familiales et sont par conséquent soumises à des exigences particulières en termes d'accessibilité, d'offre de commerces de proximité, de structures d'accueil pour les enfants, etc. (cf. Kloyber 2007 : 56). En ce qui concerne l'entrée des femmes sur le marché du travail, plutôt que de conduire à une répartition plus équitable des tâches, cette évolution a contribué à une multiplication des rôles assumés par les femmes :

« Any one woman can combine the roles of, for example, paid employee, student, unpaid domestic labourer and carer of children, sick or elderly people. » (Hamilton, Jenkins 2000 : 27).

« N'importe quelle femme peut combiner les rôles, par exemple, de salariée, d'étudiante, de travailleuse domestique non payée et de soignante d'enfants, de malades ou de personnes âgées. » (Hamilton, Jenkins 2000 : 27).

En Belgique, un rapport intitulé « Genre et emploi du temps », élaboré par l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes met en lumière la persistance de la répartition sexuée des activités en Belgique : bien que les écarts aient diminué, des différences importantes persistent au 21^e siècle en termes de temps consacré aux différentes tâches par les hommes et par les femmes, comme l'illustre le tableau ci-dessous.

Évolution de l'emploi du temps moyen des femmes et des hommes par semaine selon le sexe à partir de 19 ans (1966, 1999, 2005) (toutes les activités dont est composé l'emploi du temps n'ont pas été reprises dans ce tableau).

	Durée par répondant (hh : mm)					
	1966		1999		2005	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Travail rémunéré	16 : 20	43 : 48	15 : 28	26 : 13	15 : 27	25 : 02
Tâches ménagères	34 : 49	6 : 29	25 : 02	13 : 46	23 : 47	13 : 52
Soins/éducation des enfants	3 : 46	0 : 52	3 : 06	1 : 12	2 : 54	1 : 07
Temps libre	19 : 31	22 : 11	22 : 35	26 : 48	22 : 55	28 : 42
Déplacement	5 : 17	7 : 26	9 : 35	11 : 13	10 : 22	11 : 00

Source : (IEFH 2011 : 180).

En ce qui concerne le comportement de mobilité, le statut d'emploi de la femme (active ou inactive), tout comme l'âge des enfants (si elle en a) et le type d'espace urbain sont tout autant de facteurs déterminants, et souvent plus discriminants que la simple différence entre hommes et femmes. Cependant, la dichotomie homme-femme persiste du fait de la division genrée du travail, et façonne un profil de mobilité particulier aux femmes :

« La responsabilité de l'entretien domestique revient encore aux femmes. Ces charges familiales agissent indirectement sur les espaces d'activité des femmes, en leur imposant des contraintes de temps. Ces contraintes limitent ainsi leur liberté d'action en dehors du domicile, en les obligeant à gagner du temps de diverses façons : aller dans les lieux les plus rapidement accessibles, coordonner au mieux leurs activités dans l'espace et le temps, grouper les activités en un minimum de sorties pour éviter les aller-retour au domicile. » (Andan, Raux 1989 : 108).

Ces différents rôles sociaux qu'assument hommes et femmes génèrent des « structures » de mobilité différentes, qui divergent à la fois en termes de nombres de déplacements, de distances parcourues, de motifs de déplacement, et de choix du mode de transport.

Les trajets des femmes se caractérisent tendanciellement par des « chaînes de trajets », où se juxtaposent différents déplacements, qui pourraient se présenter comme ceci, par exemple : de l'appartement, elle va d'abord à la crèche, puis au lieu de travail. Sur la route du retour elle passe par le supermarché avant de rentrer à la maison. Le trajet moyen de l'homme qui a une occupation professionnelle suit une autre structure de mobilité, tendanciellement constituée d'allers-retours simples de l'appartement au travail (cf. Becker 2010). Cette structure de mobilité différente s'explique par les motifs de déplacements différents ; les femmes effectuant un plus grand nombre de trajets pour des raisons d'approvisionnement ou d'accompagnement des enfants. Hommes et femmes se distinguent également quant aux moments de la journée auxquels ils voyagent. Les femmes étant plus susceptibles d'occuper un emploi à temps partiel ou d'être sans emploi, elles voyagent plus souvent en dehors des heures de pointe, et – ceci étant lié au sentiment d'insécurité – elles voyagent moins souvent le soir ou la nuit que les hommes (cf. Hamilton, Jenkins 2000).

Ressources économiques et accès genré aux modes de déplacement

Le deuxième aspect caractéristique des femmes concerne leur situation économique : elles disposent en moyenne de moins de ressources que les hommes. Ceci va également se refléter dans leur manière de se déplacer.

Selon une étude de l'Institut pour l'égalité entre les femmes et les hommes en Belgique, l'écart salarial entre les hommes et les femmes calculé sur base d'un salaire horaires brut s'élèverait à 10%, tous sec-

teurs confondus. L'écart salarial est visiblement plus grand lorsque l'on tient compte de l'impact du travail à temps partiel : cette même étude montre que les femmes travaillent beaucoup plus souvent que les hommes à temps partiel, ce qui a un impact important sur leurs revenus mensuels et annuels. Les femmes sont, par ailleurs, plus touchées par la pauvreté, et reçoivent en moyenne, plus souvent un revenu d'intégration sociale (IEFH 2011 : 59-77). Ces différences de revenu s'expliquent de plusieurs manières : certains types de métiers sont typiquement exercés par des hommes, les métiers des hommes sont souvent mieux rémunérés, ils atteignent plus souvent des postes de dirigeants que les femmes... De plus, les femmes sont surreprésentées dans le secteur des services où les salaires sont généralement moins élevés (cf. Hamilton, Jenkins 2000 : 1796). Enfin, le fait de devoir concilier vie professionnelle et vie familiale se traduit souvent pour les femmes par un « sacrifice » de leur carrière professionnelle (cf. Futuribles International/IFSTTAR 2011 : 29).

Les femmes sont donc économiquement plus fragiles que les hommes. C'est aussi pour cette raison qu'elles disposent moins souvent d'une voiture et qu'elles ont recours aux modes alternatifs, tels que les transports en commun et les déplacements à pied. Par conséquent, les femmes sont généralement surreprésentées parmi les usagers des transports en commun, ce qui laisserait présumer une adaptation des transports en commun à leur comportement en termes de déplacement. Or, les réseaux des transports en commun, de par leur structure radio-centrique et leurs horaires adaptés aux heures de pointe, sont au contraire fortement orientés vers des besoins de déplacements plus « masculins ». L'étude « Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transport » (Montulet, Hubert 2008) évalue l'adéquation des divers modes de transports aux contraintes liées à l'accompagnement d'enfants de moins de 12 ans en Région de Bruxelles-Capitale. Les auteurs soulignent les faiblesses du système des transports en commun à Bruxelles et insistent sur la nécessité d'améliorer le confort, l'équipement et l'accueil aux pôles d'échanges intermodaux. Bien que cette étude n'évoque pas explicitement la prise en compte des femmes comme groupe d'usagères, ce sont souvent elles qui accompagnent les enfants et qui sont par conséquent concernées par la problématique. Les femmes sont, par ailleurs, plus « piétonnes » que les hommes. A Vienne, par exemple, 60% des trajets à pied sont effectués par des femmes (cf. Kloyber 2007).

Environnement construit « androcentrique » et mobilité contrainte des femmes

Les femmes, qui se voient encore cantonnées dans des rôles traditionnellement féminins, au sein d'une société toujours structurée par la dichotomie homme-femme, se heurtent donc à un environnement construit

« androcentrique », orienté sur les modes de vie, les déplacements, le profil de l'usager masculin. Ceci concerne aussi bien l'organisation de l'affectation de l'espace que l'aménagement physique des lieux, places et routes (cf. Law 1999 : 575). Le clivage homme-femme devient un obstacle spatial dans la mesure où l'environnement construit ne prend en compte qu'un type de comportement et de besoin :

« [L]a mutation de la ville autour du tout automobile fait qu'aujourd'hui celui qui ne peut pas, pour une raison ou une autre, avoir un véhicule personnel (préférentiellement automobile) se retrouve en situation d'exclusion, de relégation ou de marginalisation. [...] [A]u long de nos entretiens et observations avec les divers acteurs de la ville, il est apparu que le "celui qui ne peut pas..." précédemment évoqué était, en pratique, très souvent "celle qui ne peut pas..." » (Gibout 2004 : 156).

Les différences sexuées de la mobilité que l'on a pu constater plus haut (les femmes ont moins souvent accès à une voiture personnelle, et sont par conséquent plus dépendantes des autres moyens de transport) permettent d'expliquer pourquoi le « tout à la voiture » discrimine tout particulièrement les femmes. Les grandes tendances du développement urbain ont contribué à rendre l'accès à la ville plus difficile pour les femmes : développement des villes en archipel, pratiques de zoning impliquant une forte séparation fonctionnelle et donc des distances importantes entre les différentes activités, surcoût des commerces de proximité, (ou encore leur absence dans certains quartiers ou certaines zones d'habitation)... Une organisation spatiale de ce type est, dans tous ces aspects, loin de permettre une mobilité aisée et équitable aux deux sexes. Les femmes, cloisonnées « dans une relative sous-culture de la pauvreté et de la soumission », subissent, « de l'extérieur et sans qu'elles n'en aient réellement conscience », de par les tâches et les fonctions qui leur sont assignées et l'environnement construit dans lequel elles agissent, une « sur-mobilité » contrainte : des déplacements plus longs, plus fréquents et plus compliqués (cf. Gibout 2004 : 163).

Identité genrée et codes symboliques

L'identité de genre socialement construite et intériorisée par les individus intervient sur le comportement de mobilité dans la mesure où cette identité façonne des préférences, des habitudes, une perception de soi-même, des autres et de l'espace. Ces facteurs psychologiques et d'appréciation vont orienter le comportement des individus, également en termes de déplacement.

La notion de genre est apparue en 1972, dans l'ouvrage d'Ann Oakley « Sex, Gender and Society ». La question posée par l'auteure est la suivante : comment expliquer qu'une différenciation sociale entre hommes et femmes se maintient à une époque où les progrès technologiques rendent théoriquement possible une totale émancipation de son sexe

biologique ? Afin de saisir cette apparente contradiction de manière conceptuelle, Oakley conclut qu'il est nécessaire de distinguer entre « sexe » et « genre » :

« 'Sex' is a word that refers to the biological differences between male and female : the visible difference in genitalia, the related difference in procreative function. 'Gender' however is a matter of culture : it refers to the social classification into 'masculine' and 'feminine'. The distinction between 'male' and 'female' on the one hand, and 'masculine' and 'feminine' on the other, makes it possible to clarify much of the argument about sex differences... » (Oakley 1972, Introduction).

« "Sexe" est un mot qui fait référence aux différences biologiques entre mâle et femelle : la différence visible des parties génitales, la différence due à la fonction procréative. "Genre" par contre, est une question de culture : cela renvoie à la classification sociale en "masculin" et "féminin". La distinction entre "mâle" et "femelle" d'un côté et "masculin" et "féminin" de l'autre permet de clarifier le plus gros du débat sur les différences entre les sexes. » (Oakley 1972, Introduction).

Dans le monde francophone, ce terme a bel et bien trouvé sa place. Le sociologue français Pierre Bourdieu notamment, bien que les questions de genre n'aient fait l'objet de ses travaux que très tardivement, adopte cette distinction entre identité sexuelle biologique et sociale dans son ouvrage « La domination masculine ». Le genre, « construction sociale naturalisée » ou encore « habitus sexué », serait le fruit d'un « long travail collectif de socialisation du biologique et de biologisation du social » (Bourdieu 1998 : 9). Le terme de genre nous permet ainsi de saisir le caractère construit de l'identité sexuelle, et de le considérer dans son contexte social, résultant d'une « codification culturelle [...] prédestinée à l'homme et à la femme » (Louargant 2002 : 401).

En termes de mobilité, les préférences genrées peuvent s'exprimer, par exemple, à travers un intérêt pour les voitures (attribut plutôt masculin), ou encore la perception de la route comme environnement étranger, hostile, voire menaçant (attributs plutôt féminins) (cf. Hamilton, Jenkins 1989 : 26). L'intériorisation de ces perceptions passe par un apprentissage sexué et par des pressions sociales qui interviennent à différents moments de la vie :

« [I]l faut tenir compte des représentations liées à la mobilité que beaucoup de femmes intègrent dès leur plus jeune âge : interdictions parentales, pressions sociales liées au lieu où elles vivent, au moment et à la raison de leurs déplacements, insistance sur les dangers potentiels pour celles qui circulent seules dans l'espace public... Encore aujourd'hui, les petites filles doivent être plus âgées que les garçons pour aller en rue et quand elles y vont, elles partent moins loin, rarement seules. Tout cela fait que, finalement, elles arrivent à l'âge adulte avec une perception de l'espace public tout à fait différente de celle des garçons. » (Claudine Lienard, citée dans Sirilma 2011 : 25).

Les travaux ayant approfondi cette question analysent le caractère construit de ces identités « incorporées » (*embodied*) dans un corps biologique. La question du « *embodiment* » est encore peu prise en compte dans le cadre des études de mobilité, bien que Law souligne l'intérêt que peut apporter ce regard pour la recherche relative à l'impact du genre dans la mobilité quotidienne (cf. Law 1999 : 580).

Le corps féminin et les projections sociales dont il fait l'objet est l'élément déterminant pour expliquer le lien entre mobilité et sentiment

d'insécurité. Notamment la perception, partagée par les hommes et les femmes, du corps comme féminin comme étant plus « vulnérable » que le corps masculin :

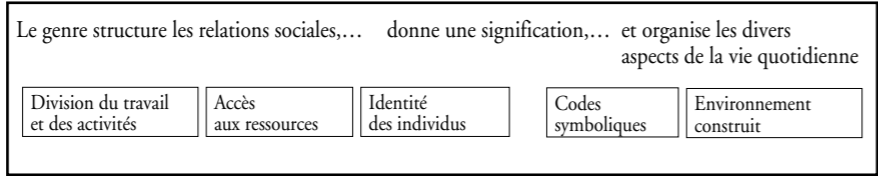
« L'identification sociale d'un corps en tant que féminin dans notre société génère une vulnérabilité spécifique à l'agression sexuelle par les hommes, et un ensemble de normes associées de comportement respectable et sûr. La recherche a montré que ces normes disciplinaires, assimilées par les filles dès le plus jeune âge, restreignent l'aire de jeu dans le voisinage (Hart, 1979 ; Katz, 1993), et plus tard mènent à limiter les déplacements la nuit et dans les endroits "dangereux", et limitent le choix des modes de transport en contraignant à éviter la marche et l'auto-stop » (Law 1999 : 580).

« The social coding of a body as female in our society produces a specific vulnerability to sexual assault by men, and an associated set of norms of respectable and safe behaviour. Research has shown that these disciplinary norms, absorbed by girls from an early age, produce a more restricted neighbourhood play area (Hart, 1979 ; Katz, 1993), and later operate to limit travel after dark and in 'dangerous' places, and constrain choice of modes such as walking or hitchhiking. » (Law 1999 : 580).

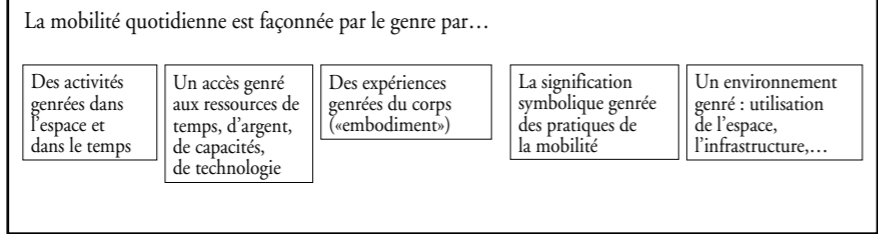
Cette vulnérabilité, perçue comme propre au corps féminin sera étudiée plus en détail dans la partie suivante de ce travail. Le schéma ci-dessous permet de résumer les cinq différents facteurs explicatifs.

Schéma explicatif de l'interrelation entre genre et mobilité quotidienne (d'après Law 1999 : 576).

GENRE



MOBILITÉ QUOTIDIENNE



- ... produisant des pratiques différenciées :
- Choix de mobilité (modes, fréquences, ...)
 - Comportement de mobilité (motifs, distances, durée,...)
 - Perception de la mobilité
 - Expérience de la mobilité

Enjeu : la prise en compte de la dimension du genre dans les études de mobilité

Aujourd'hui, nous allons vers une réduction des écarts entre hommes et femmes en termes de comportement de mobilité. En effet, depuis plus de 10 ans, on constate une tendance à l'homogénéisation des comportements des adultes. Les écarts se réduisent aussi bien en nombre de déplacements, qu'en distances parcourues (cf. Futuribles International, IFSTTAR 2011 : 12). Ceci s'explique entre autres grâce à l'emploi renforcé de la voiture personnelle par les femmes ce qui ne doit cependant pas être interprété comme un signe d'« émancipation » en termes de mobilité : en effet, l'emploi de la voiture personnelle sert souvent à l'accompagnement des enfants, qui de leur côté deviennent dépendants de ce « service », souvent effectué par la femme (cf. Becker 2010 : 800-801).

Malgré les connaissances actuelles sur les inégalités entre hommes et femmes en termes de mobilité, cette problématique est encore insuffisamment prise en compte dans le contexte francophone. Le manque de différenciation entre hommes et femmes dans les statistiques actuelles (lorsque des études utilisent par exemple le « ménage » comme unité) rend invisibles les différences sexuées en termes de motifs de déplacements, de fréquence des trajets ou de distances parcourues, et efface ainsi des inégalités qui ont pourtant un impact considérable sur la qualité de vie (l'accès aux soins de santé est réduit, la difficulté à rechercher un emploi augmentée, etc.). En Belgique, l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes (IEFH), publie régulièrement des statistiques mettant en lumière l'écart entre les deux sexes dans les différents domaines de la vie. La dernière édition en date (2011) énonce principalement, sous le chapitre « Mobilité », les questions de sécurité routière (accidents de la route, sécurité des femmes et des hommes à vélo, conduite sous influence d'alcool,...), d'autres aspects de la mobilité n'étant pas pris en compte (IEFH 2011).

Afin de saisir l'enjeu de la mobilité pour les femmes, il importe de souligner comment ces différentes formes de restrictions dans les déplacements affectent leur possibilité d'appropriation de l'espace public et de participation sociale. En effet, « Comment chercher du travail si on reste coincée dans un "chez-soi" ? Comment s'épanouir si on a le sentiment d'être immobile ? » (Claudine Lienard, citée dans Sirilma 2011 : 24). L'immobilité des femmes contribue à reproduire les différences sexuées existantes. Les difficultés à trouver un travail, causées par une mobilité limitée, les rendent plus susceptibles de se limiter à des tâches ménagères et familiales, ce qui, à nouveau, complique l'entrée sur le marché du travail... En 2006, l'association belge Vie Féminine, a coordonné une étude intitulée « Au féminin précaire » qui a permis à 120 femmes de témoigner des difficultés qu'elles rencontrent dans leur

quotidien. Une mobilité limitée a, dans ce cadre, été dénoncée comme « piège à l'emploi » (cf. Sirilma 2011 : 27). Or, les femmes qui s'interdisent l'espace public, qui se limitent elles-mêmes dans leurs déplacements face aux contraintes qu'elles rencontrent, vont également moins revendiquer un changement dans l'organisation des transports : il s'agit donc d'un « cercle vicieux » (cf. *ibid.* 2011 : 25).

La question du sentiment d'insécurité intervient, comme nous l'avons vu, comme un des facteurs affectant les femmes dans leurs déplacements. Il s'agira dans la partie suivante, d'examiner de plus près comment s'exprime ce sentiment d'insécurité et dans quelle mesure il affecte davantage les femmes que les hommes.

Analyses du sentiment d'insécurité des femmes et contrainte dans l'usage de l'espace urbain

Le sentiment d'insécurité est un élément omniprésent et essentiel de la vie urbaine des femmes (cf. Tacoli, Satterthwaite 2013 : 3). Ce sont des travaux féministes anglo-saxons qui ont démontré les premiers l'impact limitant des peurs personnelles des femmes dans leur usage de l'espace public en milieu urbain (Hanmer 1977, Stanko 1990). Bien que les relations entre les sexes aient évolué avec les changements économiques, sociaux et politiques liés à l'urbanisation, la peur pour leur intégrité physique largement partagée par les femmes reflète qu'une inégalité basée sur le genre persiste dans les centres urbains. Dans cette partie nous passerons en revue la littérature qui nous permet de faire le point sur la notion de sentiment d'insécurité et de mettre en évidence dans quelle mesure ce sentiment affecte l'usage de l'espace urbain par les femmes.

Sentiment d'insécurité, insécurité et violence : quelle différence ?

Dans un premier temps, il faut distinguer le sentiment d'insécurité et les violences physiques que subissent les individus effectivement. Le sentiment d'insécurité désigne une « réaction émotionnelle d'angoisse » (cf. Ferraro 1995 : 4, cité dans Yavuz, Welch 2010 : 2492) – qui va affecter de manière déterminante le comportement des personnes dans l'espace. Ayant distingué ces deux phénomènes, il faut souligner qu'ils sont néanmoins intimement liés. En 1992, Elizabeth Stanko remarque que bien que les études traditionnelles de victimisation révèlent que les jeunes hommes constituent le groupe le plus exposé aux actes de violence dans l'espace public, les femmes expriment en moyenne trois fois

plus souvent la peur du crime que les hommes. L'idée que le sentiment de peur du crime devrait être proportionnel à la probabilité d'être victime d'un crime, laisse penser que la peur des femmes serait « irrationnelle ». Il y a, en effet, lieu de s'interroger sur les raisons de cet écart : Le sentiment d'insécurité chez les femmes, relève-t-il du seul imaginaire féminin ? Selon Elizabeth Stanko, cette contradiction entre un sentiment d'insécurité qui semble disproportionné par rapport au risque réel de victimisation, n'est qu'apparente. Une des raisons de cet écart se trouve dans la manière dont sont effectuées les statistiques de victimisation, qui ne montrent qu'une partie de la réalité. Elles reposent souvent sur les violences déclarées à la police, sans prendre en compte la multiplicité des agressions que subissent les femmes dans l'espace public : harcèlement de rue, attouchements, le fait d'être suivie, ... L'enquête française sur les violences envers les femmes (Enveff) effectuée en 2000, s'intéresse pour la première fois dans le contexte francophone aux divers types d'agressions que subissent les femmes aussi bien dans l'espace public que privé. Selon cette enquête, près d'un cinquième des femmes a subi au moins une violence dans l'espace public au cours de l'année 1999. La spécificité de cette étude consiste en sa conception relativement large de la notion de violence : elle comprend, à part les violences « classiques » et évidentes (menace avec une arme, vol, subir une brutalité physique), également des agressions et menaces moins visibles, telles que les insultes dans la rue, dans les transports ou les lieux publics, le fait d'être suivie avec insistance, des actes d'exhibitionnisme, le fait de se faire toucher contre son gré aux parties intimes du corps ou encore le fait de se faire coincer ou embrasser (cf. Lieber 2002). L'étude Enveff met ainsi en lumière la diversité d'agressions dont les femmes font l'objet quotidiennement, mais qui passent inaperçues dans les statistiques sur les violences courantes. En effet, rares sont les femmes qui dénoncent ce type de violence à la police. Il s'agit pourtant d'actes d'agressions dont les femmes sont le plus souvent la cible. Cette approche permet alors de mieux comprendre l'origine du sentiment d'insécurité des femmes dès lors que l'on ne se limite pas aux seules plaintes enregistrées mais que l'on considère les violences comme un « continuum d'actes divers qui peuvent importuner, humilier ou blesser » (Condon et *al.* 2005 : 282). Contrairement à cela, une sous-estimation des violences faites aux femmes dans les statistiques tend à discréditer le sentiment d'insécurité qu'elles éprouvent, souvent jugé disproportionné. Dans cette perspective, ce serait « à elles de se raisonner » (Lieber 2002 : 33).

Les statistiques criminologiques courantes ne constituent ainsi pas une source fiable pour comprendre les agressions réelles qui visent les femmes, ni le sentiment d'insécurité que celles-ci génèrent :

« La prise en compte de la diversité des violences permet de casser le lien de proportionnalité que l'on pourrait être tenté d'établir entre la gravité de l'agression subie et l'intensité de la peur consécutive. Il ne s'agit pas de sous-estimer les conséquences des agressions physiques, mais de montrer que

l'ensemble des atteintes diverses, aussi bien verbales qu'à caractère sexuel (attouchements) [...] ou que le fait d'être suivie laissent aussi une marque durable sur les manières de considérer les lieux publics et leurs disponibilités. » (Condon et al. 2005 : 285).

La particularité de ces agressions qui peuvent paraître anodines, innocentes, comme de la simple « drague » consiste justement en l'émotion – le sentiment d'insécurité – qu'elle génère chez la victime. Sans atteindre l'intégrité physique de la personne, elles induisent la peur dans la mesure où la femme concernée ne sait pas jusqu'où ces comportements vont mener : « Elles anticipent le risque de dérapage » (*ibid.*). L'importance de ces « incivilités » apparentes, souvent mal reconnue, prend toute son ampleur dans l'impact qu'elles ont sur la manière des femmes d'investir l'espace. Afin de constater ces phénomènes, de comprendre leur impact et de sensibiliser à la problématique, une prise en compte par les études de ces interactions – peut être trop souvent perçues comme « normales » – et le ressenti des femmes est donc primordial.

A l'image de la multitude d'agressions dont les femmes font l'objet, le sentiment d'insécurité revêt une palette d'émotions qui se manifestent ainsi à différents degrés : gêne, malaise, sentiment d'une présence non légitime, véritable menace... Où s'arrête le malaise, où commence la menace ? Les transitions sont floues. Le rapport de la fondation Roi Baudouin « A l'écoute du sentiment d'insécurité » affirme avoir « délibérément choisi de ne pas partir d'une définition préalable du sentiment d'insécurité » (Teller, Albers 2006 : 9) afin de proposer un panorama étendu de ce phénomène « comme les gens le formulent eux-mêmes » (*ibid.*). C'est dans ce même esprit que, pour notre travail nous allons préserver une approche très ouverte du concept d'insécurité, laissant aux femmes interrogées la liberté de témoigner des expériences qu'elles associent à ce concept.

Enfin, une distinction importante reste à faire entre « les mécanismes de l'insécurité, liés à la circulation et aux problèmes techniques [...] et d'autre part les mécanismes subjectifs de l'insécurité » (Rijck 2006 : 72), liés aux interactions humaines réelles ou potentielles. Tandis que la peur technique comporte également une dimension genrée (une femme se sentant moins à l'aise avec la mécanique, dans la circulation) qui mériterait d'être étudiée dans le contexte de la mobilité (p.e. les femmes sont tendanciellement sous-représentées parmi les cyclistes), le focus a été mis dans ce travail sur les peurs relevant des interactions qu'elles soient désagréables, menaçantes, ou violentes, réelles ou anticipées. Cette définition correspond par ailleurs à l'interprétation que font spontanément les femmes interrogées à propos de l'insécurité dans le cadre de ce travail, bien que l'insécurité technique ait été soulevée par certaines.

Effets du sentiment d'insécurité sur la mobilité et l'appropriation de l'espace

Chercher l'origine du sentiment d'insécurité chez l'individu, nie non seulement les dynamiques sociales qui sont à l'origine du sentiment d'insécurité chez les femmes, mais ignore également l'impact que ce sentiment a sur l'appropriation de l'espace public par les femmes et par conséquent, leur possibilité de participer à la vie sociale urbaine :

« Le sentiment d'insécurité engendre plusieurs effets pervers. Il contribue à une baisse de la qualité de vie des personnes affectées, elles deviennent non seulement plus angoissées mais elles se déplacent moins et vivent l'isolement. L'insécurité contribue parfois au développement d'actes de violence urbaine en entraînant l'abandon de lieux publics, laissant toute la place aux manifestants d'actes de violence. » (Rouleau 1997 : 3).

Dans son ouvrage *Passing By. Gender and Public Harassment*, Carol Brooks Gardner affirme qu'une succession permanente de « rappels à l'ordre », qui laissent sous-entendre que des violences plus graves pourraient suivre ces actions, renvoie aux femmes le signal que leur présence n'est pas acceptée ou respectée dans certains lieux publics (Gardner 1995). En effet, les restrictions qui sont imposées aux femmes quant à l'usage de l'espace urbain « ont une influence de taille sur leur autonomie et, de ce fait, sur leur accès à l'espace public » (Lieber 2008 : 201). La peur constituerait, par ailleurs, la raison la plus importante de ne pas utiliser les transports publics selon une étude menée sur le cas de la ville de Chicago (cf. Yavuz, Walsh 2010 : 2491-2492). Or, plus qu'une interdiction d'accéder à l'espace public, le sentiment d'insécurité conduit à une restriction du champ des possibles. Plusieurs travaux ont montré que les femmes se limitent dans leurs déplacements du fait du sentiment d'insécurité dans la mesure où leur peur a un impact majeur sur le choix de la trajectoire et les temps des trajets (cf. Hanson 2010). Ces limitations prennent des formes différentes, et ont fait l'objet de différentes études (p.e. Kramer, Mischau 1993, Condon et al. 2005) ce que nous approfondirons dans la deuxième partie de ce travail. Ces « tactiques d'évitement » révéleraient « une véritable vigilance mentale, une forme d'attention » qui accompagne les femmes dans leurs déplacements (cf. Condon et al. 2005 : 288).

La possibilité de bénéficier des opportunités qu'offre la ville se voit ainsi limitée par les restrictions subies ou pratiquées par les femmes dans leur mobilité et la manière d'investir l'espace public. Les femmes perçoivent l'espace public comme un espace étranger et ont par conséquent moins tendance à s'insérer dans la vie publique, selon Jill Radford (1987). C'est bien là un cas de violence symbolique dans la mesure où les femmes ne se sentent pas légitimes dans l'espace public :

« La construction sociale de la peur des violences se manifeste donc dans la division socio-sexuée de l'espace (Pain 1997). Ainsi, les femmes se sentent plus "autorisées" à fréquenter certains espaces et ont, au contraire, l'impression que leur présence est moins "légitime" ou "permise" dans d'autres. » (Condon et al. 2005).

Tout comme pour les questions de mobilité, la difficulté à documenter l'impact du sentiment d'insécurité touchant plus particulièrement les femmes réside dans le manque de prise en compte de cet aspect dans les études statistiques. Il existe en effets peu de recherches sur le sentiment d'insécurité intégrant la variable de sexe (cf. Condon et al. 2005 : 266). Le moniteur de sécurité belge par exemple, propose un baromètre du sentiment d'insécurité dans la population belge. Cette étude révèle ainsi, que 22% des citoyens bruxellois affirment éviter certains lieux de leur commune de résidence et 21% évitent de partir de la maison quand il fait nuit. 13% des Bruxellois affirment éviter « toujours » ou « souvent » de prendre les transports en commun parce qu'ils estiment que ce n'est pas sûr (cf. Van den Steen et al. 2009 : 12-13). On peut supposer que ces chiffres ne représentent pas « les citoyens bruxellois » mais qu'ils dissimulent des divergences importantes entre hommes et femmes, notamment considérant que, comme le montre cette même enquête, parmi la population belge, 10% des femmes se sentent « toujours » ou « souvent » en insécurité, contre seulement 5,6% des hommes.

Études sur la perception des espaces de mobilité : environnement, ambiance et lieux d'angoisse

La vie en ville et la participation aux opportunités qu'offre le contexte urbain supposent des déplacements qui impliquent la traversée de ce que nous appelons l'espace public ou semi-public : rues, places, parcs, mais aussi l'utilisation des lieux liés aux transports (arrêts de bus, gares, métro,...). Autant d'endroits qu'il faut « traverser », ou dans lesquels il faut « stationner » pour accéder à sa destination. La peur des femmes d'être victimes d'un acte violent n'est pas omniprésente, mais apparaît davantage à certaines heures, dans certains lieux, et par rapport à certaines caractéristiques de ces lieux, liées autant aux aspects physiques de celui-ci (sa conception architecturale, ou sa situation géographique) qu'aux situations spécifiques qui s'y déroulent (les utilisations ou les fonctions de cet endroit) (cf. Kramer, Mischau 1993). C'est dans cette perspective que nous nous intéressons au lien entre l'aménagement de l'espace, sa perception et le sentiment d'insécurité des femmes.

Perception de l'espace et sentiment d'insécurité : les notions d'environnement et d'ambiance urbaine

Dans ce travail nous nous intéressons à l'espace au sens large : il constitue un « environnement », avec un ensemble d'éléments naturels ou artificiellement créés par l'homme, qui forment le cadre de vie de l'individu (cf. Moser, Weiss 2003). Or, il ne se résume pas à un simple cadre physique, mais se caractérise aussi par la présence humaine qu'il accueille. L'individu perçoit, ressent, se représente et se projette dans cet environnement. L'étude de l'interrelation entre l'espace et la sensation qu'il suscite est l'objet de la psychologie environnementale, que Harold Proshansky définit en 1976 comme « une tentative d'établir des liens théoriques et empiriques entre le comportement, l'expérience de la personne et l'environnement ». L'environnement englobe autant le cadre naturel, que le cadre construit et social. Cette approche s'intéresse autant à la perception de l'environnement qu'à l'interprétation qu'en fait l'individu : l'environnement comporte ainsi « une valeur symbolique, esthétique et multimodale », c'est-à-dire multisensorielle (cf. Morval 1981 : 21). La réflexion sur la composante émotionnelle de l'environnement a pénétré l'architecture, mais également l'architecture des espaces de mobilité comme le montre par exemple Peter Adey dans un travail sur l'architecture des aéroports décrite comme « calculée » dans une volonté de « contrôle affectif » :

« The belief that the built environment can channel the possibilities of affect and the capacities for motion and emotion is being witnessed in contemporary changes in design practice that are attempting to engineer feeling atmospheres and moods. » (Adey 2008 : 441).

L'environnement urbain, générateur perpétuel de « tourbillons affectifs » (Thrift 2004 : 57) présente un intérêt particulier dans l'analyse de sa perception et des sensations qu'il suscite. Aujourd'hui, la notion d'ambiance urbaine, « désignant une situation d'interaction sensible (sensorielle et signifiante) entre le réel (architectural ou urbain) et sa représentation (technique, sociale et/ou esthétique) » (Amphoux 2003a : 60) s'inscrit dans cette approche dynamique de l'environnement et sa perception. Elle repose sur l'ensemble des sens humains et se décrit comme « la rencontre entre une donnée physique et ce que les sens en perçoivent » (Piombini 2013). On y retrouve la dimension « symbolique » de la psychologie environnementale dans la mesure où la notion d'ambiance englobe l'interaction réciproque entre les sens (sensoriels) et le sens (signifiant) :

« Les ambiances n'existent pas plus parce qu'elles sont perçues par les sens que parce qu'on leur attribue un sens, qui est culturellement partagé. » (Amphoux 2003b : 51).

« L'idée qu'un environnement construit peut influencer les possibilités d'affect et les capacités de mouvement et d'émotion est observée dans les changements actuels dans la pratique du design qui tente de concevoir des atmosphères et humeurs empreintes de sentiments. » (Adey 2008 : 441).

Dans ce travail, nous nous intéressons à la notion d'ambiance urbaine dans la mesure où elle permet de saisir la multitude d'aspects qui caractérisent des lieux anxiogènes pour les femmes.

Entre espace sécuritaire et sécurisant : une mince frontière

Dans une perspective spatiale, l'insécurité peut être abordée de deux manières différentes : celle de l'individu qui se sent en confiance pour commettre un crime ou celle de celui qui se sent en insécurité et qui le redoute. Une clarification sur ce point semble nécessaire, car, comme nous le verrons, les conclusions auxquelles conduisent ces deux approches ne sont pas les mêmes.

D'abord, les perspectives qui se concentrent sur la perception de l'espace du point de vue du criminel visent à réduire le nombre d'actes de délinquance en créant un environnement qui y soit peu favorable. La perception de l'environnement par l'agresseur est ici centrale, et l'aménagement doit avant tout remplir une fonction dissuasive. En 1971, le criminologue Jeffery publie l'étude « Crime Prevention through Environmental Design », où il met en évidence le besoin de prise en compte des aspects physiques et spatiaux dans la prévention du crime. En 1972, l'architecte Newman crée le concept du « Defensible Space ». Les principes architecturaux fondés sur ces deux théories visent à faciliter le contrôle social par une meilleure visibilité et illumination des espaces (cf. Glasze et *al.* 2005 : 15). Dans cette démarche s'inscrivent aujourd'hui ce que l'on nomme la « prévention situationnelle » et la *Broken Windows theory*, la « théorie des vitres brisées », d'origine anglo-saxonne. La prévention situationnelle veut agir sur les circonstances dans lesquelles un délit peut être commis, l'objectif étant de rendre le passage à l'acte aussi difficile que possible aux yeux de celui qui serait tenté de commettre une infraction. La question de savoir si le cadre physique du lieu est favorable ou non à un acte criminel serait alors une donnée essentielle pour le potentiel délinquant :

« En effet, la prévention situationnelle part du postulat que, lorsqu'il s'apprête à passer à l'action, le délinquant examine la situation précriminelle et ce qui peut faciliter ou empêcher l'exécution du délit qu'il projette de commettre. Cet examen lui permet d'apprécier ses chances de réussite du délit projeté sans se faire prendre et s'il constate que l'aménagement en rend la réalisation trop difficile, trop risquée ou peu profitable, il y renoncera tout naturellement. » (Masurel 2012 : 7).

Les éléments de l'aménagement qui pourraient avoir un effet dissuasif et dont il faut tout particulièrement prendre soin seraient l'éclairage, l'augmentation du champ de vision, la qualité de l'aménagement et son entretien. C'est sur ce dernier aspect que se concentre la « théorie des fenêtres brisées », développée par James Q. Wilson et George L. Kelling

en 1982. Ce concept décrit comment des signes de désordre dans l'espace public, même minimes, renvoient une image d'abandon et communiquent donc le message que c'est un lieu où les incivilités ou les crimes sont acceptés. Des criminels potentiels vont ainsi percevoir ce lieu comme favorable à l'acte criminel.

Ces approches ont été sources de nombreuses critiques dénonçant un « urbanisme sécuritaire ». Elles se limiteraient à aménager l'espace pour rendre le crime plus difficile à commettre, sans chercher les raisons plus profondes des violences existantes (cf. Bonnet 2012 : 28). De plus, ces analyses légitiment un élargissement du contrôle de la population par les pouvoirs publics. En Allemagne par exemple, l'identification d'une zone comme « lieu à danger » autorise la police à intervenir dans ces zones et à arrêter des personnes sans motif particulier, la présence même dans ces lieux étant une raison suffisante pour exiger une preuve d'identité. Des règlements allant dans ce sens ont été introduits dans les années 1990 et 2000. La surveillance technique, telle que la vidéo-surveillance s'est également largement répandue et la stigmatisation de lieux comme « zone à dangers potentiels » a contribué à légitimer ces pratiques (cf. Ullrich, Tullney 2012).

Ensuite, du point de vue de la personne qui vit un sentiment d'insécurité dans l'espace public – comme le sentiment d'insécurité des femmes – la question de l'aménagement se pose autrement : l'accent est davantage mis sur le sentiment de bien- ou de mal-être que génère un aménagement, qui va influencer le choix et la manière d'investir cet espace ou non. De plus, comme nous l'avons vu dans la partie précédente, le sentiment d'insécurité des femmes se fonde sur la multiplicité d'agressions dont elles font l'objet. Ces agressions ne sont justement pas prises en compte par les statistiques criminologiques, avec pour conséquence que c'est la présence des femmes dans l'espace public qui est perçue comme illégitime. S'intéresser au sentiment d'insécurité des femmes implique donc de s'interroger sur les manières de rendre l'espace plus accueillant pour ces dernières.

Dans le contexte germanophone, le concept d'« Angstraum » résume en un mot cette relation entre le sentiment d'insécurité ou de peur (*Angst*) et l'espace (*Raum*). Ce concept permet de penser la peur en relation avec l'espace et de proposer des mesures d'aménagement plus adaptées à la situation des femmes en ville, qui se voient particulièrement affectées par ce sentiment. Ces « lieux d'angoisse » – terme retenu par l'association bruxelloise Garance – naissent de l'interaction entre le cadre spatial objectif susceptible de générer un sentiment d'insécurité et sa perception subjective par l'individu (cf. Kramer/Mischau 1993). C'est une des notions issues du mouvement féministe, et de sa critique de l'aménagement et de l'architecture qui a eu le plus de succès et a fini par pénétrer le langage courant (cf. Becker 2010 : 802). Les « lieux

d'angoisse » désignent des lieux dans l'espace public ou semi-public, où les femmes se sentent en insécurité ou ont peur d'être victimes d'un acte de violence, en règle générale impliquant de la violence sexuelle (cf. Wucherpennig 2008 : 363). Depuis le début des années 1980, de multiples études sur les « lieux d'angoisse » ont été effectuées dans les pays germanophones, devenant ainsi un champ d'investigation classique des études urbaines appliquées féministes, prenant en compte de manière soit explicite, soit implicite, le caractère patriarcal tant des structures sociales que des structures spatiales et d'aménagement.

En effet, nous trouvons beaucoup de parallèles entre la réflexion sur l'espace qui invite au crime et l'espace qui suscite un sentiment de peur. Seule une mince frontière sépare ces deux perspectives, et le risque d'une dérive sécuritaire, en partant d'un questionnement sur le sentiment d'insécurité, est réel.

Conclusions de la revue de littérature

La question de la mobilité des femmes est apparue avec les études féministes dans les années 1970. Depuis, différents travaux ont permis de mettre en lumière la diversité des divergences qui existent entre hommes et femmes dans ce domaine, trouvant leur origine dans une société où l'identité de genre influence la place sociale de l'individu : ses revenus (les femmes disposent, en moyenne, d'un revenu inférieur aux hommes), ses occupations (les tâches ménagères revenant plutôt aux femmes qu'aux hommes), et – notamment – la manière dont il ou elle est perçu-e. Malgré cela, la variable « genre » est encore peu prise en compte dans les études sur la mobilité en ville. Nous avons vu que le sentiment d'insécurité accompagne les femmes plus que les hommes lorsqu'elles investissent l'espace public. Ce sentiment constitue ainsi un aspect de l'inégalité de genre face à la mobilité en ville. Le sentiment d'insécurité touchant plus spécifiquement les femmes en ville connaît un intérêt grandissant, ce qui se reflète notamment dans les médias et les travaux universitaires récents. Une différence importante entre les différents « mondes » linguistiques qui ont été considérés dans le cadre de cette brève revue de littérature est à relever. Les études sur la mobilité des femmes et le sentiment d'insécurité représentent, en effet, un champ classique des études féministes géographiques dans les pays germanophones, ceci étant également pensé en lien avec l'aménagement des espaces (notion de lieu d'angoisse). Par contre, la problématique semble relativement récente dans le contexte francophone, bien qu'elle gagne de plus en plus de visibilité. Il est d'autant plus intéressant de confronter la thématique à la notion « d'ambiance urbaine », qui selon Pascal Amphoux, « fait actuellement l'objet dans le monde francophone

de développements éclatés dans des champs disciplinaires diversifiés » mais qui est « porteuse d'enjeux qui préfigurent peut-être une mutation profonde de la pensée architecturale et urbaine » (Amphoux 2003a). Dans cette approche spatiale, nous veillerons à ne pas confondre une analyse d'un espace (in)sécurisant avec la recherche d'un espace sécuritaire, l'objectif de ce travail étant de nous interroger sur les causes plus profondes des perceptions sexuées en lien avec la mobilité et le sentiment d'insécurité, sans prétention d'explorer ces notions de manière exhaustive dans le cadre de ce travail.

ANALYSE DES ENTRETIENS : LA MOBILITÉ DES FEMMES ET LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ EN MILIEU URBAIN BRUXELLOIS COMME ENJEUX SPATIAL ET SOCIAL

Des dix entretiens qui ont été menés dans le cadre de cette étude, il ressort tout d'abord que toutes les femmes ont exprimé ressentir ou avoir ressenti un sentiment d'insécurité (incluant le sentiment de malaise) dans leur déplacements quotidiens à un moment ou à un endroit donné. C'est un premier constat de taille : le sentiment d'insécurité est un élément intrinsèquement lié aux mouvements des femmes à Bruxelles. Ce sentiment peut rester au niveau du malaise face à certaines personnes, prendre la forme d'un questionnement (« si jamais... ») ou aller jusqu'à la peur pour sa sécurité physique. En tout cas, ces idées accompagnent les femmes et affectent leurs déplacements de diverses manières. Avant de procéder à l'analyse des entretiens, nous allons présenter la méthodologie qui a guidé notre démarche de recherche. Ensuite, nous exposerons l'analyse des entretiens selon trois thématiques : le comportement de mobilité des femmes en lien avec le sentiment d'insécurité, leur raisonnement, révélateur tant des logiques individuelles que des normes sociales qui sous-tendent le sentiment d'insécurité et enfin la perception des espaces de mobilité qui permet d'identifier ce qui caractérise les lieux insécurisants tels que décrits par ces femmes.

Précisions méthodologiques : une étude qualitative fondée sur des entretiens semi-directifs

Afin d'aborder l'impact du sentiment d'insécurité sur la mobilité des femmes à Bruxelles, la méthode privilégiée a été l'enquête qualitative, fondée sur l'analyse d'entretiens semi-directifs. Dans cette partie, nous allons brièvement exposer l'intérêt d'une démarche qualitative dans le cadre de notre problématique ainsi que la méthodologie suivie pour diriger les entretiens, avant de présenter le choix des femmes interrogées dans le cadre de ce travail et la manière dont ces entretiens ont été analysés.

La recherche qualitative : connaître le sens des pratiques sociales à travers la parole

La recherche qualitative se distingue profondément des enquêtes quantitatives par sa méthode de raisonnement. Tandis que les études quantitatives se caractérisent par une démarche hypothético-déductive (des hypothèses générales sont soumises à une validation expérimentale à travers des questionnaires proposant des réponses préconçues), les études qualitatives optent pour une posture presque inverse : la démarche inductive. L'induction permet en effet de passer du particulier au général, l'objectif étant de pouvoir formuler de nouvelles hypothèses sur un sujet donné. C'est une approche qui n'analyse pas les corrélations statistiques, mais les « mécanismes sous-jacents aux comportements et l'interprétation que les acteurs font de leurs propres comportements » (Alami et al. 2009 : 4).

Notre problématique exige un type d'information qui ne peut être obtenu que par le biais de la parole libérée :

« Les entretiens qualitatifs incitent, en miroir, à mieux comprendre ce qui se dit, mais aussi ce qui se tait dans les questions formatées, nécessairement limitatives, quand l'expression des peurs nécessite souvent une longue mise en condition pour se libérer. » (Condon et al. 2005 : 266-267).

En nous interrogeant sur le comportement de mobilité en lien avec le sentiment d'insécurité et la perception de l'espace, nous nous intéressons autant aux systèmes de représentation des femmes (sur leur entourage, sur elles-mêmes, sur la ville,...) qu'à leurs pratiques sociales, orientées par leurs pensées. Il s'agit de faits sociaux (représentations et pratiques) dont la parole est le « vecteur principal » (cf. Blanchet, Gotman 1992 : 25-26). Ainsi, des entretiens sont les plus aptes à révéler cette interaction entre pensées, expériences personnelles et stratégies comportementales qui en découlent :

« Ces enquêtes qui visent la connaissance d'un système pratique (les pratiques elles-mêmes et ce qui les relie : idéologies, symboles, etc.), nécessitent la production de discours [...], obtenue à partir d'entretiens centrés d'une part sur les conceptions des acteurs et d'autre part sur les descriptions des pratiques. » (Blanchet, Gotman 1992 : 33).

De plus, en l'absence de travaux de recherche sur notre problématique à Bruxelles, une approche qualitative présente l'avantage d'aborder le sujet de la manière la plus large possible, et peut ainsi être mobilisée comme méthode exploratoire d'un phénomène social pour l'instant peu pris en compte (cf. Alami et al. 2009 : 14). En générant de nouvelles connaissances sur la manière dont certaines femmes bruxelloises intègrent ou non le sentiment d'insécurité dans leurs déplacements spatiaux, cette étude permettra de formuler de nouvelles hypothèses à ce sujet qui pourront, par la suite, orienter d'autres travaux et être confirmées ou infirmées à travers des enquêtes quantitatives effectuées sur un plus grand nombre de femmes.

L'enquête par entretiens semi-directifs : guide de l'entretien comme « trame souple »

Considérant que nous avons ciblé notre problématique sur l'interaction et l'imbrication de plusieurs éléments – la mobilité, le sentiment d'insécurité, l'aménagement et la perception de l'espace – nous avons opté pour des entretiens semi-directifs, qui se distinguent des entretiens non-directifs par la présence d'un document formalisé, le guide de l'entretien. Ce guide représente « une trame souple de questions qui traduisent le questionnement de la problématique et les hypothèses en questions concrètes » (Alami et al. 2009 : 85-86). Les questions portent autant sur les représentations (questions sur les éléments qui suscitent un sentiment d'insécurité, les réactions et le sens que leur donne la personne interrogée) que sur les pratiques (questions sur les déplacements, les motifs, les moyens de transports,...) des enquêtées (cf. guide de l'entretien semi-directif en annexe I). Contrairement à un questionnaire, le guide de l'entretien reste un « canevas souple » qui évolue au fur et à mesure des entretiens (cf. Alami et al. 2009 : 87). Ainsi, certaines réponses données lors des entretiens nous ont amenée à formuler de nouvelles questions aux entretiens suivants.

Les dix femmes interrogées dans le cadre de ce travail (cf. annexe II) ont été familiarisées avec l'enquête de la même manière : elles ont été informées du sujet global du travail de recherche (la mobilité des femmes et le sentiment d'insécurité à Bruxelles), de son contexte (mémoire de fin d'étude pour un master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire) et du fait que les entretiens seraient enregistrés, retranscrits et anonymisés. Lorsque l'entretien touchait à sa fin, chaque femme

a été invitée à réagir à une série de photos (en annexe III) qui avait pour objet de faire surgir des idées et des commentaires liés notamment à la perception de l'espace, le support visuel permettant de mettre en évidence un aspect de la problématique du sentiment d'insécurité en ville – la composante spatiale – auquel les femmes ne penseraient pas spontanément. Plutôt que de conduire à une analyse détaillée de chaque image, l'intérêt de cette méthode était d'orienter la réflexion des femmes vers un questionnement global sur l'aménagement de l'espace et de les amener à situer leurs expériences d'insécurité dans un contexte spatial.

A la fin de l'entretien, plusieurs données ont été recueillies afin de déterminer le profil de la personne (son âge, son occupation, son pays/sa ville d'origine,...). Les femmes ont, par ailleurs, été invitées à formuler les idées et pensées sur ce sujet qu'elles n'auraient pas eu l'occasion d'exprimer lors de l'entretien. Certaines femmes ont alors souhaité ajouter une réponse, d'autres non.

Dix femmes, dix entretiens : le choix des femmes interrogées

Nous avons souligné plus haut que notre étude qualitative s'intéresse tout particulièrement aux mécanismes orientant les comportements des individus et le sens qu'ils y accordent. Dans ce contexte, il est tout particulièrement intéressant de mettre en lumière la multiplicité des mécanismes et des comportements existants par rapport à un phénomène social. Là où les études quantitatives aspirent à la représentativité, la démarche qualitative privilégie donc la diversité de l'échantillon analysé (cf. Alami et *al.* 2009 : 4). C'est cette recherche de diversité qui a déterminé le choix des femmes interrogées dans le cadre de ce travail. Il ne s'agit par conséquent pas d'un échantillon représentatif de la population féminine bruxelloise. Les caractéristiques que les femmes devaient réunir pour être éligibles pour un entretien étaient :

- une définition de soi-même comme étant de sexe féminin,
- une identification de la Région Bruxelles-Capitale comme lieu de résidence et de vie,
- la réalisation de déplacements réguliers et autonomes dans l'espace urbain bruxellois (ce critère nous a amenée à exclure les personnes mineures).

La diversité recherchée touche autant à l'âge (qui varie entre 23 et 56 ans), aux pays d'origine (Belgique : 5, France : 2, Italie : 1, Turquie : 1, Roumanie : 1) qu'à l'occupation (employée, à la recherche d'un emploi, étudiante, mère au foyer,...) et à la situation familiale (mariée ou non, avec ou sans enfant). Voici un bref aperçu du profil des dix femmes interrogées :

Valentina : D'origine italienne, Valentina a 32 ans, et travaille en tant que chargée de projet dans une organisation de jeunesse. Elle est née à Turin, d'un père dirigeant d'entreprise et d'une mère secrétaire. Habitant à Bruxelles depuis janvier 2013, son lieu de résidence actuel se situe à Saint-Gilles. Elle n'est pas mariée et n'a pas d'enfant. A part les trajets domicile-travail quotidiens, elle se déplace aussi bien en semaine que le week-end pour des sorties de loisir. N'ayant pas de voiture, elle utilise surtout les transports en commun pour ses déplacements.

Anne : Née en France il y a 30 ans, d'un père magasinier et d'une mère secrétaire, Anne vit à Bruxelles depuis 2011, actuellement à Schaerbeek avec son mari. Elle suit une formation pour devenir professeur de français langue étrangère, tout en donnant des cours bénévolement dans le cadre d'une association. Sans voiture, elle effectue la majorité de ses déplacements en ville à vélo.

Sarah : A 23 ans, Sarah termine ses études d'architecte-urbaniste. D'origine bruxelloise, elle habite à Woluwé-Saint-Pierre avec sa mère et son frère. Ne disposant pas de permis de conduire, elle effectue la majorité de ses déplacements en transports en commun, et parfois en « Villo ! ». Sarah n'est pas mariée et n'a pas d'enfant.

Françoise : Françoise, 50 ans, est la mère de Sarah. Analyste informatique dans le milieu bancaire, elle est également guide touristique en tant que bénévole. Elle est née à Bruxelles de parents tous deux médecins. Habitant Woluwé-Saint-Pierre, elle a toujours vécu à Bruxelles avec une interruption de six ans entre 1989 et 1995. Elle possède et conduit une voiture, mais elle utilise également les transports en commun. Elle vit avec ses deux enfants majeurs.

Justine : Justine, 27 ans, est employée comme coordinatrice-anima-trice dans une association de cohésion sociale. Sa ville d'origine étant Andenne, elle habite à Bruxelles, dans la commune d'Etterbeek depuis septembre 2005. Son père est professeur dans une Haute École d'ingénieurs et sa mère travaille en tant que secrétaire de direction. Elle ne dispose pas de permis de conduire et n'a pas d'enfant. Elle effectue une grande partie de ses déplacements à pied (domicile-travail, activités sportives), et fait appel aux transports en commun pour des distances plus importantes.

Rika : Professeur de néerlandais, sa langue maternelle, Rika est née à Bruxelles, il y a 45 ans, d'un père anciennement directeur au Comité Économique et social des communautés européennes et d'une mère femme au foyer. Elle habite à Schaerbeek, et a vécu à Bruxelles depuis sa naissance, avec une interruption pendant ses études. Disposant d'une voiture, elle se déplace néanmoins fréquemment en transports en commun en ville.

Christine : Christine, 56 ans, donne bénévolement des cours d'alphabétisation dans une association. Née à Anvers d'un père ingénieur et d'une mère femme au foyer, elle habite à Bruxelles, Woluwé-Saint-Pierre depuis 1972, avec son mari et ses enfants. A Bruxelles, elle se déplace surtout en voiture.

Cemre : Cemre, 47 ans, est d'origine turque. Elle est née dans une famille d'agriculteurs et n'a pas terminé l'enseignement primaire. Elle vit à Bruxelles, dans le quartier des Marolles depuis 1984, et se déplace principalement à pied pour des visites familiales ou pour faire les courses. Sans emploi, elle s'occupe surtout de ses enfants et suit des cours de français.

Judith : Judith, 27 ans, est actuellement en recherche d'un emploi en tant que webdesigner. Sa ville d'origine est Toulouse en France, où elle est née d'un père ingénieur en informatique et d'une mère ingénieur d'urbanisme. Elle habite à Bruxelles, à Schaerbeek, depuis 2010 et se déplace surtout à pied, mais également en tram et en bus, plus rarement en métro. Elle dispose d'un permis de conduire, mais n'a pas de voiture. Elle n'est pas mariée et n'a pas d'enfant.

Elena : Elena a 27 ans, et travaille en tant que juriste. D'origine roumaine, née d'un père bourgmestre et d'une mère institutrice, elle vit à Bruxelles depuis 2011. Célibataire et sans enfant, elle habite actuellement à Etterbeek avec sa tante. Elle effectue des trajets quotidiens pour ses déplacements domicile-travail, et occasionnellement pour des sorties entre amis. Ne disposant pas de permis de conduire, elle utilise surtout le métro et le bus.

Le nombre d'entretiens (10) a été déterminé par les limites temporelles de ce travail qui ne prétend en aucun cas avoir examiné la problématique de manière exhaustive. Il ne peut que revêtir un caractère exploratoire. L'exploitation de ces entretiens vise donc à mettre en lumière les divers aspects sous lesquels le sentiment d'insécurité apparaît s'agissant de la mobilité des femmes à Bruxelles, sans en donner une dimension quantitative, l'objectif étant de prouver l'existence même de cette diversité qui devient généralisable par la suite (cf. Alami et al. 2009 : 18). Les seules caractéristiques que les personnes interrogées ont en commun concernent une partie de leur profil géographique (déplacements quotidiens à Bruxelles) et leur sexe. Dans la revue de littérature, nous avons montré pourquoi la question du sentiment d'insécurité se pose tout particulièrement pour les personnes de sexe féminin, ce qui nous amène à nous intéresser à son impact sur le comportement de mobilité des femmes. Toutefois, il ne s'agit pas d'ignorer tous les autres aspects et caractéristiques qui sont déterminants pour les choix et les comportements en termes de mobilité des femmes :

« The processes that define gender are always inflected by other dimensions of perceived difference (e.g., age, ethnicity, physical ability) and develop through everyday practices in place, including of course practices relating to daily mobility (Pratt and Hanson 1994). As in the case of mobility, geographic, cultural and social context are essential to understanding the meanings and practices of gender. » (Hanson 2010 : 8).

Le genre n'est qu'un facteur parmi d'autres qui façonne l'usage de l'espace et sa perception, tout autant que l'âge, la condition socio-économique, la situation personnelle ou encore la possession de différents capitaux (culturel, social mais aussi spatial) (cf. Di Méo 2011). Le genre ne peut alors être le seul facteur explicatif considérant l'expérience d'un individu, tant au niveau du sentiment d'insécurité que de sa mobilité. Selon la thèse de l'intersectionnalité, forgée par la féministe US-américaine Kimberlé Crenshaw, le genre doit en effet être replacé au sein d'un ensemble de rapports sociaux de domination (p.e. entre différentes catégories sociales). L'étude « The Gender Inclusive Programme », effectuée entre 2009 et 2011 et coordonnée par le fonds des Nations Unies « Violence against Women », a étudié dans quatre villes du monde (Petrozavodsk en Russie, Dar es Salaam en Tanzanie, Delhi en Inde, et Rosario en Argentine), dans quelle mesure différents facteurs autres que le genre peuvent influencer le sentiment d'insécurité des femmes (Femmes et villes International 2013). L'âge ressort comme un critère influençant le plus fortement l'expérience du sentiment d'insécurité : plus une femme est jeune, plus elle se sentira menacée par des agressions la visant en tant que femme, telles que le harcèlement de rue. Un lien a également pu être établi entre le niveau d'éducation et le sentiment d'insécurité : un niveau d'éducation élevé était associé à un niveau élevé d'inquiétude, d'expérience du harcèlement ainsi qu'une probabilité plus élevée que le fait d'être une femme soit vu comme facteur d'insécurité. Résultat quelque peu surprenant, les chercheurs avancent que ce lien pourrait s'expliquer par une plus grande conscience de la problématique du sexisme parmi ces individus. Cette même étude a cependant également montré que, toutes catégories socio-économiques confondues, les femmes se sentaient concernées par ce phénomène, et qu'il s'agit donc d'une problématique qui se pose de manière universelle (et de différentes façons) aux femmes vivant en ville. Cela justifie d'approcher ce phénomène dans une perspective de genre, sans pour autant considérer cette variable comme seul facteur explicatif des expériences d'insécurité et de mobilité des femmes interrogées dans le cadre de ce travail.

« Les processus qui définissent le genre sont toujours influencés par d'autres dimensions de différences perçues (par exemple : âge, origine ethnique, capacités physiques) et se développent à travers les pratiques quotidiennes en place, y compris bien sûr les pratiques concernant la mobilité de tous les jours (Pratt and Hanson 1994). Comme dans le cas de la mobilité, les contextes géographiques, culturels et sociaux sont essentiels pour comprendre les sens et les pratiques de genre. » (Hanson 2010 : 8).

Analyse des entretiens

La recherche qualitative ne l'est pas seulement par les instruments et méthodes conçus pour recueillir des données qualitatives, mais ces données mêmes sont analysées de manière qualitative, l'objectif étant d'en « extraire le sens » plutôt que de les transformer en pourcentages ou en statistiques (cf. Paillé, Mucchielli 2009 : 13). La manipulation de ces données se fait autant au niveau technique (retranscription des entretiens, mise en tableau, confrontation à des grilles d'analyse) qu'intellectuel (des regroupements intuitifs, la confrontation des données à d'autres sources), ces deux types de manipulation étant intimement liés. Il a été procédé à une analyse thématique : l'analyse thématique découpe les entretiens de manière transversale en décomposant la structure du discours. Cette approche « ignore la cohérence singulière de l'entretien, et cherche une cohérence thématique inter-entretiens » (Blanchet, Gotman 1997 : 97), les thèmes étant déterminés à partir des questions de recherche. La grille d'analyse, construite en fonction des thèmes identifiés est l'instrument qui permet de décomposer autant que possible le discours (cf. Alami et al. 2009 : 108).

L'analyse des entretiens selon cette méthodologie nous a permis d'en extraire les éléments de réponse pertinents dans le cadre de notre problématique, en découpant les entretiens selon trois thèmes :

- le *comportement* de mobilité en lien avec le sentiment d'insécurité,
- le *raisonnement* sur lequel se fonde le sentiment d'insécurité,
- et enfin, la *perception* des espaces qui sont vécus comme insécurisants.

Dans les parties suivantes, nous exposerons les réflexions et conclusions auxquelles ont mené les entretiens, en suivant cette structure thématique.

Comportement – Se déplacer dans un contexte de sentiment d'insécurité : auto-censure, limitations et précautions

En analysant comment le sentiment d'insécurité se manifeste dans les déplacements des femmes, nous évaluerons dans quelle mesure ce sentiment constitue une entrave à leur motilité. Le concept de motilité permet de saisir « la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets » (Kaufmann 2004) :

« Par rapport à une approche exclusivement en termes de mobilité, une analyse fondée sur la motilité présente l'avantage de ne pas considérer uniquement les mouvements réalisés dans l'espace-temps, mais aussi d'intégrer les potentialités des personnes. » (Kaufmann 2007 : 179-180).

Le sentiment d'insécurité s'intègre dans la mobilité des femmes à différents niveaux et à différents degrés d'« intensité ». D'abord, d'une manière observable et peut-être la plus flagrante, le sentiment d'insécurité dans l'espace public peut être à l'origine d'un renoncement à la mobilité. Ensuite, de manière plus subtile, certaines femmes choisissent d'éviter des endroits considérés comme insécurisants par une modification de la trajectoire. Moins « mesurable » sur le plan géographique mais tout aussi flagrante est la manière de traverser l'espace. Un sentiment d'insécurité éprouvé dans un lieu donné ou dans l'espace public de manière générale, va avoir un impact sur le mode de déplacement et la vitesse avec lesquels l'espace est traversé, l'essentiel pour les femmes étant de ne pas s'y attarder plus que nécessaire. Les entretiens ont également fait émerger la diversité des stratégies comportementales de protection, d'évitement ou de précaution adoptées pour faire face à ce sentiment dans les moments de « traversée » de l'espace public. Enfin, le sentiment d'insécurité est à considérer comme tel, un sentiment qui est présent dans les déplacements des femmes et qui devient un obstacle en lui-même.

Trajet ou pas trajet ? Quand la peur immobilise

L'expression la plus évidente de l'effet limitant du sentiment d'insécurité est de renoncer au déplacement et aux activités éventuelles qui y sont liées et qui se trouvent par conséquent hors du champ des possibles. Redoutant le danger supposé ou réel dans l'espace public, c'est en effet un choix fait par certaines des femmes interrogées.

Lorsque la peur « immobilise », la motilité de ces femmes est entravée par un sentiment d'insécurité, puisque, si certains facteurs sont réunis, le déplacement n'est plus une option pour elles. Comme nous l'avons précisé dans la présentation des profils des enquêtées, toutes les femmes interrogées se déplacent de manière autonome à Bruxelles, mais certaines ne le font plus soit à partir d'une certaine heure, dans certains lieux ou sans accompagnement. Généralement, ces trois aspects sont liés, certains lieux étant évités à certaines heures, ou certains déplacements ne se faisant pas sans accompagnement à partir d'un moment de la journée.

L'heure est un facteur déterminant dans la manière de considérer un déplacement, qui ressort de tous les entretiens. Cemre affirme ne pas sortir le soir de peur que « quelqu'un va [l']attaquer » :

« C'est pour ça que je sors pas beaucoup le soir. Je pars dans la journée, vers midi, une heure, je sors, mais maximum à huit heures je suis à la maison. [...] Le soir, jamais je sors. Maximum à huit heures je rentre à la maison. Dix heures, minuit... j'irais pas. » (Cemre).

« - J'aime pas tellement sortir seule le soir. Alors je préfère éviter de sortir toute seule quand il fait noir.
- De manière générale, peu importe où tu vas ?
- Ouais. » (Elena).

Elena effectue quelquefois des déplacements la nuit, mais seulement lorsqu'elle y est « obligée ». Ces déplacements deviennent alors supportables lorsque l'état mental de fatigue étouffe un sentiment de peur qui serait bien présent en temps normal :

« Non, je sors pas seule la nuit, sauf si je suis obligée, par exemple hier soir, je suis rentrée du travail à dix heures et demie, mais j'étais tellement fatiguée que je pensais à rien, je voulais juste rentrer et dormir. » (Elena).

Pour éviter un trajet de retour la nuit, sans renoncer pour autant à une activité, certaines prennent des mesures organisationnelles spécifiques afin de décaler ce déplacement au lendemain, lorsqu'il fera de nouveau jour :

« J'ai une copine qui habite le quartier et comme ça met vraiment longtemps pour rentrer, je demande souvent de dormir chez elle quand il y a une soirée, parce que je trouve pas que c'est un quartier... si elle propose de faire une soirée et le lendemain j'ai des activités je lui propose plutôt de faire ça chez moi. » (Sarah).

« Ou je rentre chez mon ami. Parce qu'un taxi quand même ça coûte cher, donc si je dois rentrer tard chez moi, je préfère dans ce cas-là dormir chez des amis, au lieu de faire le voyage. » (Judith).

« Oui j'appelle quelqu'un "tu veux boire un verre ?", ça va si on se rejoint là-bas, mais après je dors chez elle ou elle, elle dort chez moi. Ou on prend un taxi ensemble toutes les deux, c'est comme ça que je préfère le faire. J'ai peur, oui, j'ai peur. » (Elena).

Le choix du moyen de transport est également lié à l'heure vu que les transports en commun ne circulent pas ou moins fréquemment la nuit. Ainsi certaines excluent un trajet *en tant que piétonne*. Même si, techniquement, un déplacement à pied serait envisageable, la sortie se voit limitée aux horaires du dernier métro ou du dernier bus :

« C'est pas que j'évite d'y aller, à dîner chez mon amie par exemple, mais je rentre forcément avec le dernier métro. [...] C'est presque plus vite de le faire à pied, tellement c'est proche, que d'attendre le bus, et tout ça, mais quand je suis toute seule, je prends le bus, parce que, pour y aller à pied, il faut passer par la Gare du Midi, et ça, toute seule, je le ferais jamais.[...] Soit je prends le bus, ou quand je rate le dernier bus, alors là je prends le taxi. » (Valentina).

Même lorsque les femmes n'affirment pas renoncer à un (type de) trajet de nuit, ce thème – l'horaire – revient fréquemment, et semble modifier à des degrés différents la manière dont est considérée la sortie. La « nuit » comporte en effet une dimension sociale importante : « C'est la nuit qui évoque tous les dangers, le moment de la journée où une femme ne devrait pas se retrouver au-dehors, seule » (Condon et al. 2005 : 268). Une étude effectuée sur la ville de Helsinki, où pendant une partie de l'année le soleil ne se couche pas totalement, a montré que c'est bien la nuit elle-même et non l'obscurité qui y est liée, qui mène les femmes à s'exclure de l'espace public (cf. Koskela 1999).

Deuxièmement, certains lieux deviennent des endroits interdits – du moins lorsqu'on est seule – soit parce qu'un événement dangereux s'y est passé et que celui-ci s'est incorporé dans l'espace qui est considéré comme dangereux lui-même (« Donc je sais que c'est un endroit où je vais pas passer. J'y suis passée une fois avant que ça se passe avec mon frère, mais maintenant j'y vais juste pas. », Sarah) soit parce que le quartier est perçu comme n'étant pas sûr ou pas suffisamment voire mal fréquenté (« Le soir, je fais quand même attention où je me promène. [...] Je vais toujours faire attention le soir quand je me promène de ne pas aller dans des quartiers où il n'y a pas beaucoup de monde. », Rika).

Le parc est un endroit particulièrement redouté, notamment la nuit :

« - Il y a un parc à Jette. Je me promenais souvent avec mon copain là bas. C'est à ça que je pense.
- Et tu te promènerais seule ?
- Non, seule non. Pas dans le milieu de la forêt. Où on allait tous les deux, c'était au milieu de la forêt, mais me promener toute seule, je le ferais seulement plus proche de la maison. » (Elena).

Un même endroit peut changer de « statut » selon le moment de la journée. Un espace accessible, voire agréable en journée, devient, avec la tombée de la nuit, un espace interdit, inaccessible :

« Par exemple, un endroit, où je me sens totalement à l'aise en journée, c'est à Molenbeek, où il y a pas de souci mais où le soir, je vais demander qu'on me conduise et qu'on vienne me reprendre, ou au moins qu'on vienne me rechercher. » (Sarah).

La question de l'accompagnement ou non est en effet déterminante dans la décision d'effectuer un déplacement. Sarah témoigne qu'un déplacement qui demandait de traverser un « square désert, au milieu de l'avenue Tervuren » n'était plus concevable sans accompagnement (« [...] j'ai fait une crise de panique avant de sortir, et j'étais prête à ne pas sortir si on ne m'avait pas proposé de me conduire », Sarah), entre autres parce qu'elle avait été suivie en rue par un inconnu peu de temps auparavant.

L'organisation d'un accompagnement peut alors devenir la condition *sine qua non* pour participer à un événement en principe d'intérêt pour la personne :

« [M]ais c'est sûr que si je vois une conférence qui m'intéresse mais que c'est à Anneessens dans un coin perdu, ben je vais pas y aller toute seule. Je vais y aller avec quelqu'un, même une fille, c'est juste le fait d'être à deux, dans les quartiers où tu te sens pas à l'aise. » (Justine).

La décision de ne pas sortir (seule, à certains endroits, ou à une certaine heure) est bien vue comme une « interdiction » imposée à soi-même, une forme d'autocensure, qui peut être levée grâce à un accompagnement, qui élargit à nouveau les possibilités de sortie :

« Il y avait un moment où j'avais un ami qui habitait juste en face qui était motorisé, alors je me permettais toutes les folies, parce qu'il me reconduisait. » (Sarah).

Être réduit au besoin d'être accompagnée est ressenti consciemment comme une limitation importante. Ainsi, une des répondantes (Valentina) exprime avoir été « choquée » par le fait qu'une amie à elle était prête à habiter un quartier que toutes les deux ne considéraient pas comme sûr, seulement parce que cette amie savait que, habitant avec son copain, elle n'allait jamais sortir seule le soir. L'interrogée exprime qu'une telle situation implique un manque d'autonomie qu'elle n'est pas prête à accepter :

« Et je lui dis : "Écoute, aussi si j'habite avec mon copain, j'ai pas envie d'être liée à lui, j'ai envie de dire, une soirée je peux sortir toute seule" [...] Alors pour elle, c'était pas une priorité, mais moi, ça me correspond pas, je veux être libre. » (Valentina).

Il faut bien se rendre compte du poids d'une telle limitation : ces femmes perdent à une certaine heure ou dans certains lieux leur autonomie, et la maîtrise sur une partie de leur quotidien, qui ne peut être compensée que par des efforts organisationnels supplémentaires. Or, toutes n'ont pas accès aux mêmes ressources pour fournir cet effort, comme nous le verrons dans la partie suivante.

Trajectoire : la question du positionnement dans l'espace au moment du déplacement

Dans une même perspective d'évitement, sans renoncer totalement à une sortie, certaines vont choisir de modifier leur trajectoire en fonction des situations et lieux qu'elles veulent éviter.

Afin de maîtriser leur mobilité quotidienne, certaines femmes vont, en amont, prendre en compte un sentiment d'insécurité dans leur choix de lieu de résidence. La peur va donc devenir un facteur influençant leur mobilité résidentielle, c'est-à-dire que le choix du lieu de résidence peut être soumis à une évaluation préalable de l'environnement selon le sentiment de sécurité ou d'insécurité qu'il inspire, ce qui va affecter la possibilité de se déplacer plus ou moins librement, comme en témoignent ces deux femmes :

« Quand je décide où habiter, je réfléchis bien au fait que ce soit un lieu où je me sens en sécurité parce que quand je dois rentrer la nuit, je ne veux pas avoir peur. » (Valentina).

« Par exemple, je visite l'un ou l'autre appartement pour y habiter, et quand je regarde l'adresse je pense "oui mais t'as vu, quand tu rentres tard le soir, t'as vu la rue par laquelle il faut passer". » (Françoise).

Au niveau des déplacements quotidiens, la peur de certains lieux peut amener les femmes à éviter certains (types d')espaces en choisissant une trajectoire plutôt qu'une autre. On remarquera que les lieux évités le sont en tant que piétonne, un type d'usagère qui a un rapport particulier avec son environnement : « Le piéton a une appréhension sensitive

de la ville » et fait preuve de rationalité au sens large dans la mesure où « le piéton va, en distinguant les qualités et défauts des lieux potentiellement accessibles, chercher à maximiser la fréquentation des espaces attractifs aux dépens de ceux qui le sont moins » (Piombini 2013). Cette rationalité se traduit, pour les femmes, par le fait d'éviter les situations et les endroits ressentis comme insécurisants, même si cela implique une prolongation du trajet. Les femmes peuvent être amenées à simplement favoriser un trajet par rapport à un autre :

« C'est vrai que si je dois me rendre à un endroit que je ne connais pas, je vais regarder la route sur google maps avant, pour voir à quoi ressemble le quartier. Et effectivement, si je vois qu'il y a des rues avec des façades aveugles je vais un peu choisir ma route en fonction, et choisir les endroits et les rues plus agréables à emprunter pour m'y rendre. » (Sarah).

« Je vais pas prendre le métro à Lemonnier par exemple, parce que là je ne me sens pas en sécurité. En fait, mon amie habite entre ces deux arrêts [Lemonnier et Anneessens], mais moi je vais plutôt à Anneessens parce que c'est le boulevard, c'est grand, il y a beaucoup de monde tout le temps, et parce que comme ça, je dois faire un petit chemin par des petites rues, mais au bout de 5 minutes je suis à l'arrêt, et il y a plein de monde, il y a la lumière et tout ça. » (Valentina).

Ce choix de trajectoire s'effectue de manière tout à fait « inconsciente » (Françoise) mais lorsque les femmes en parlent, il ressort clairement que leur trajectoire se voit affectée par l'attractivité du lieu. Le poids que prend la question de l'(in)attractivité des lieux dans la rationalité des individus devient particulièrement flagrant lorsqu'il amène les femmes à prendre sur elles des « petits voyages » supplémentaires (Judith), des détours :

« Je fais plus facilement la chaussée de Wavre jusqu'au boulevard... que de prendre les petites rues desquelles je me méfie. Donc je vais plutôt faire un détour que de prendre les petites rues. » (Justine).

« Le soir par exemple quand je rentre de chez des potes, je fais un petit voyage pour le contourner... mais en journée je suis obligée parce que c'est par là que je rentre chez moi. Ou alors je devrais vraiment faire un détour de 15 minutes, c'est un peu ridicule mais je le fais quand même. » (Judith).

« Ce passage sous une grande route, je sais pas... ça me gêne beaucoup plus, je passe pas seule. Je vais préférer de passer par un passage piéton, même si ça me fait faire un détour plutôt que de passer là. » (Anne).

Justine affirme que le malaise que suscite le fait de prendre le métro la nuit l'amène à prendre le bus, même si cela signifie un trajet plus long entre l'arrêt et la maison. Lorsque le trajet en métro est inévitable, elle se renseigne d'avance sur les sorties de métro :

« C'est pour ça que quand je vais à une station de métro que je ne connais pas, là j'essaie de voir avant quelle sortie je dois prendre s'il y en a plusieurs, pour ne pas être paumée en-dessous comme ça. [...] » (Justine).

Sarah, quant à elle, se sent rassurée grâce à son abonnement « Villo ! » qui lui permet de ne pas être « dépendante des transports » et de ne pas être « condamnée à marcher à pied » (Sarah). Sarah affirme également s'appuyer sur les applications de téléphone portable pour gérer ses déplacements notamment la nuit, afin de faire le choix le plus judicieux :

« J'ai les applications STIB et "Villo !", et je passe mon temps en soirée à regarder quand part le dernier bus ou quand arrive le prochain, pour calculer un peu mon temps. [...] Je pense que je suis devenue accro de ces applications là parce que ça m'aide vraiment à me débrouiller en soirée. » (Sarah).

Des témoignages de Sarah et de Justine il ressort que la possibilité d'adapter son comportement de mobilité est fortement liée aux compétences des personnes concernées, c'est-à-dire « les savoirs acquis et les capacités organisationnelles, comme la manière de programmer ses activités (recherche d'informations, réactivité, etc.) » et à l'accès qu'elles ont à différents modes de déplacement (grâce à un abonnement, par exemple) (cf. Kaufmann 2004). Il s'agit là de capitaux qui vont clairement déterminer le niveau de motilité, dans le sens de potentiel de mobilité. On peut supposer qu'il y a une certaine inégalité d'accès à ces ressources économiques et intellectuelles : les femmes étant dotées de « motilités » différentes, seront également différemment affectées et limitées par un sentiment d'insécurité. Cemre par exemple, a un niveau d'instruction extrêmement faible, et est analphabète. C'est aussi celle qui exclut de la manière la plus catégorique les sorties après huit heures du soir. Le concept d'intersectionnalité permet de situer Cemre dans un contexte socio-économique, au-delà de sa condition de femme : fille de paysans turcs, immigrée en Belgique à l'âge de dix-huit ans, elle fait aussi partie d'une classe sociale défavorisée, qui trouve ses origines dans un système économique inégalitaire et mondialisé. Son identité féminine s'imbrique dans d'autres identités qui sont le fruit d'une société traversée par une multitude de rapports hiérarchiques,

et qui façonnent, dans leur ensemble, la place que Cemre occupe dans l'espace urbain bruxellois.

Plus intuitif, peut-être, que le choix de trajectoire, est le choix de positionnement dans l'espace immédiat au moment du déplacement. Les entretiens montrent que dans un micro-espace, les femmes cherchent la proximité de certains éléments, la distance d'autres, ou des « points stratégiques » qui leur permettent de garder une certaine vue sur leur entourage.

Le plus courant est peut-être le contournement d'un lieu qui se manifeste dans une pratique aussi subtile que le « changement du trottoir » (mentionné dans les entretiens avec Anne, Sarah, Justine et Rika). Des endroits qui évoquent le souvenir d'un événement dangereux (Sarah), ou qui sont occupés par un groupe d'hommes (Anne, Justine, Rika) semblent être entourés d'un rayon invisible qui définit la « zone à éviter » pour ces femmes. Guy Di Méo parle à ce sujet des « murs invisibles » – analogie avec le « plafond de verre », cet obstacle tacite, implicite qui empêche l'ascension hiérarchique des femmes – qui se dressent et qui empêchent l'appropriation de l'espace public par les femmes. D'autres affirment au contraire chercher la proximité de présences rassurantes :

« S'il y a cinq à six personnes qui sortent du métro parce qu'elles reviennent de la ville, on sort de Pétillon en même temps. Il y en a qui marchent devant, d'autres derrière, si on marche... voilà, le fait, qu'on est plusieurs... Je suis pas toute seule dans la rue. [...] je cherche pas la proximité immédiate mais le fait de les avoir en vue, donc je vais essayer de marcher à la même allure qu'eux pour pas me faire distancer. » (Françoise).

Enfin, l'état immobile aux moments des déplacements n'empêche pas une réflexion sur les positionnements les plus stratégiques et sécurisants dans l'espace. Pendant un trajet en bus, certaines se placent à côté du chauffeur (Sarah), d'autres « font attention » à l'endroit où elles s'assoient dans le tram (par exemple, loin des petits groupes, Rika). Dans le métro, la nuit, Judith va chercher un emplacement qui lui permet de surveiller son entourage :

« Quand je prends le dernier métro à une heure du matin c'est sûr que, quand il n'y a pas grand monde sur les quais, j'essaie de me placer contre la fin d'un wagon pour pouvoir voir ce qui se passe. » (Judith).

Ainsi, le choix du trajet, de la trajectoire ou du positionnement dans l'espace inspiré par un sentiment d'insécurité, dessine une géographie des déplacements urbains propre aux femmes.

Espace traversé : l'espace public réduit à la fonction de mobilité

S'engager dans l'espace public avec un sentiment d'insécurité signifie pénétrer un territoire qui est considéré comme hostile, menaçant, dans lequel il ne faut pas s'attarder. Lorsque l'espace public n'est plus que ce qui sépare un point de départ du point d'arrivée, l'objectif est de le traverser le plus rapidement possible. Les autres activités et interactions possibles ne sont ainsi plus considérées :

« [J]e prends mon chemin, et c'est tout. Moi, je suis pas une femme qui regarde par-ci et par-là, parce que je fais attention à moi. » (Cemre).

Comme nous l'avons mentionné plus haut, la condition piétonne est particulièrement sensible et réceptive, la personne étant totalement immergée dans son environnement de par sa (relative) lenteur et de par l'absence de gabarit protecteur. Le malaise des femmes piétonnes envahies par un sentiment d'insécurité les amène à vouloir traverser l'espace public le plus « vite » possible :

« Ben, je marche super vite. Je marche vite de façon générale, pour qu'on me foute la paix, mais c'est sûr que le soir, tu pourrais pas m'arrêter quoi. » (Justine).

« Si je suis seule alors je marche très vite. En mettant mes clés, ma carte de banque, mon GSM dans ma poche plutôt que dans mon sac. » (Françoise).

« Je crois que c'est à la Gare Centrale. Je sais pas si tu as vu, ce long couloir, quand tu rentres dans la gare et que tu dois aller vers le métro, par là. Quand je passe par là, je passe tellement vite. » (Elena).

La vitesse permet alors sinon d'échapper au danger, en tout cas de s'évader plus rapidement de l'espace angoissant, de se réfugier dans le lieu sécurisant qu'est le « chez soi ». L'ouvrage de Carol Brooks Gardner traitant du harcèlement de rue dont les femmes font l'objet s'intitule par ailleurs *Passing By. Gender and Public Harassment* (Gardner 1995), faisant référence à ce qui définit souvent l'apparition des femmes dans l'espace public : le fait de passer. Le géographe et chercheur en genre dans la ville Yves Raibaud exprime que les femmes « consomment moins d'espace public » par rapport aux hommes (Gresuard 2014) :

« Quand on observe les trajectoires des femmes, on voit qu'elles sont dans des couloirs, elles se déplacent d'un point à un autre, et ne stationnent pas dans la rue, contrairement aux hommes. » (Raiboud, citée dans Gresuard 2014).

Par opposition à la marche à pied, le vélo peut devenir « un refuge » qui permet de « retrouver une liberté dans l'espace public » (Anne) :

« Notamment, j'aime le vélo parce que ça me permet de ne pas être à pied. [...] En tout cas je me sens différente. Parce que je sais que je ne fais que passer. A pied, même si c'est pour passer, la vitesse n'est pas la même donc tu peux être interpellée plus facilement. » (Anne).

Ce témoignage rejoint celui de Sarah qui apprécie le vélo parce qu'il permet d'être « toujours sur la route » :

« Moi je trouve que le soir, le vélo ça a un côté rassurant, parce qu'on fait pas de mauvaises rencontres. Tu sais, parfois quand on marche, enfin moi j'entends des pas derrière moi, et je me dis : « Est-ce que c'est quelqu'un de normal ou est-ce que je suis suivie ? » [...] Donc le vélo c'est plus rassurant, parce que vu qu'on va plus rapidement, personne peut nous adresser la parole, on risque pas d'être abordée. » (Sarah).

Pour celles qui ont une voiture à leur disposition, c'est le moyen de transport qui reste le plus sécurisant et protecteur. Il crée un espace de confort, une bulle qui permet de s'éclipser de l'espace public :

« Oui, certains endroits le soir, je vais prendre la voiture parce qu'effectivement, je me dis, en métro, en tram ou en bus, d'abord c'est beaucoup plus lent, et puis peut-être des endroits où je vais me sentir moins à l'aise. Et si je sais qu'en voiture je vais savoir me parquer pas loin, alors je vais privilégier la voiture effectivement. Je rentre dans la voiture, et tac, je ferme la porte. Et je suis dans la voiture en sécurité. Enfin, je pense. » (Françoise).

Il est à souligner que dans notre échantillon, la femme affirmant être très peu affectée par un sentiment d'insécurité est également celle qui se déplace « surtout en voiture » (Christine). Ses déplacements en transports en commun, sont plus souvent effectués avec un accompagnant et ne font en tout cas pas partie de son quotidien. Cette même femme

témoigne, de plus, que cette absence d'appréhension de certains espaces publics est relativement récente :

« Mais quand j'en parlais il y a trois ans, j'étais craintive, dans la voiture, j'arrêtera pas pour demander mon chemin n'importe où, tandis que maintenant je me sens quand même rassurée. » (Christine).

C'est la voiture qui permet « de ne pas s'arrêter », de se cloisonner d'un espace qui est ressenti comme hostile. Des travaux menés sur l'emploi de la voiture aux États-Unis, et notamment la *Jeep* étudient le lien entre la popularité de ce type de véhicule et la peur du crime, et l'importance de disposer d'un espace personnel protégé (Lauer 2005). L'espace qu'offre cette voiture n'est pas tellement un espace physique, mais surtout un espace social qui accorde ce privilège de « traverser » un terrain hostile, et de se retirer de la société. Bien que la *Jeep* reflète une expression particulièrement forte de l'aspect réconfortant de la voiture, cette tendance se retrouve également dans les entretiens, surtout en comparaison avec les autres modes de transport qui imposent un contact plus direct avec son entourage :

« Et je dois dire que quand je sors au Centre et que je rentre le soir c'est très rarement que je reviens en tram. Parce que souvent c'est trop tard pour prendre le tram, et deuxièmement, parce que j'aime pas, donc il y a une voiture qui me ramène ou je prends le taxi. [...] Parfois, je dois dire, parfois je prends la voiture parce que j'ai pas envie de voir tout ça. Et c'est pas bien, mais parfois t'es pas assez réveillée ou pas assez bien dans ta peau pour te dire allez... » (Rika).

Selon Jacqueline Coutras, la place de la femme dans l'espace public aurait peu évolué malgré l'homogénéisation des pratiques spatiales entre les deux genres : elles se doivent toujours de ne pas se faire remarquer et de marcher droit à leur but (cf. Coutras 1996).

Attitude envers les autres

Un aspect important qui touche à la manière de se déplacer des femmes se situe au niveau de l'attitude qu'elles adoptent dans l'espace public : cela regroupe toutes les formes de communication qui passent par le vêtement, la manière de marcher, les gestes, le regard... et qui visent à envoyer un message à leur entourage, celui de reculer ou en tout cas de ne pas approcher.

Dans ces stratégies il s'agit en partie de dissimuler son identité féminine, notamment à travers des vêtements qui ne vont pas attirer l'attention, qui soient « neutres », ce qui signifie le moins féminins possible :

« [...] Le soir j'essaie d'être le moins sexy possible, oui parfois si j'ai la veste avec la capuche, j'essaie de la mettre [...]. Je ne sais pas de nouveau si ça me protège aussi, mais tu vois, d'être habillée le plus neutre possible pour qu'ils remarquent pas si je suis une fille ou un garçon. » (Valentina).

« Parfois je regarde dans le miroir en me demandant, est-ce que je dois me changer, est-ce que je dois mettre autre chose, parce que si je mets une jupe je vais avoir une remarque, c'est sûr. » (Rika).

Ces stratégies ne sont pas forcément vues comme efficaces (« Finalement, j'ai l'impression qu'on m'a autant fait chier en training en revenant du sport que quand j'avais une jupe », Justine), mais elles montrent en tout cas que les femmes ont intériorisé que ce qui les rend vulnérables c'est bien leur identité féminine, et notamment le fait d'être une femme seule dans l'espace public. Si on ne peut cacher sa féminité, on peut essayer de dissimuler le deuxième attribut – le fait d'être seule – en feignant d'être en pleine conversation téléphonique, par exemple :

« Quand je me sens pas à l'aise, je sors mon téléphone, et j'appelle quelqu'un. J'ai une copine qui fait ça aussi. Quand elle doit prendre le bus ou qu'elle est dans le bus, elle m'appelle juste pour être occupée, et pour avoir l'idée que s'il y a jamais quelque chose qui se passe elle peut me le dire tout de suite. » (Rika).

« Ben des petits trucs genre être au téléphone enfin tu vois... ça c'est aussi des classiques, être au téléphone au cas où. [...] Ouais, j'appelle quelqu'un... » (Justine).

Cet accompagnement peut également être purement virtuel, en envoyant un message au copain, juste avant de faire un trajet :

« Ouais, souvent, quand je suis pas super rassurée, j'envoie un message "je pars" à mon copain, au moins il sait où je suis. J'envoie un message en disant "je pars maintenant", et du coup, ben ils savent que je devrais arriver vers telle heure... enfin, ça me rassure. » (Judith).

Les femmes se pensent d'emblée comme vulnérables, une vulnérabilité qui doit être contrebalancée par des démonstrations de force et de cou-

rage : « regarder d'un air déterminé », avoir « l'air de savoir où je vais, même si ce n'est pas le cas » (Judith), « montrer que je suis ma route et qu'il ne faut pas m'embêter » (Anne), « prendre un regard fâché, dur », « montrer qu'on n'a pas peur » (Rika)... autant d'exemples qui montrent qu'à certains moments, ces femmes vont jouer un personnage (fort) alors qu'elles se sentent faibles, ou qu'elles ont conscience qu'elles sont perçues comme telles si elles ne prennent pas de mesures particulières.

Afin d'échapper au contact, une autre stratégie consiste à faire semblant d'être occupée. Il s'agit de montrer à son entourage que malgré la présence physique, mentalement on est absent, non-disponible. Cette femme explique le comportement qu'elle adopterait si elle ne pouvait plus « contourner » un passage désagréable :

« S'il y a moyen de contourner, je contourne, mais si je suis déjà rentrée et que je vois qu'il y a des gens qui pourraient m'effrayer, je vais continuer. T'attires leur regard justement si tu fais demi-tour. Mais je vais chipoter dans mon sac, faire un truc. » (Justine).

Le même message peut être émis en écoutant de la musique ou en ayant l'air (« J'ai déjà fait semblant d'écouter de la musique. Genre j'ai plus de batterie mais je mets quand même les écouteurs dans les oreilles », Justine). Cependant, le plus important semble être d'éviter le regard, qui paraît être la première invitation au contact non voulu. C'est un aspect qui revient dans la plupart des entretiens, en voici deux exemples :

« Et pareil, essayer de pas trop regarder les gens dans les yeux, parce tu vois, sinon soit il va y avoir quelqu'un qui va commencer à te parler alors que t'en as pas forcément envie, soit quelqu'un va penser que tu es intéressée par cette personne. C'est bête parce que ce serait quand même bien de pouvoir se regarder[...] » (Judith).

« [...] J'essaie de pas croiser le regard, donc je regarde vers la rue, j'essaie d'éviter le contact, parce que je veux pas donner un prétexte pour qu'ils me disent quelque chose de pas joli, donc je vais tout droit pour mon chemin, je regarde pas, j'essaie de pas les croiser, et c'est que ça. » (Valentina).

Ce qu'une autre des femmes décrit comme « devenir neutre », minimiser l'impact sur son entourage :

« - [...] J'essaie de rester neutre.

- Dans quel sens, "neutre" ?

- Que je n'ai rien à voir avec eux, que je les regarde pas... des choses comme ça. Je vais les regarder mais bon, je pense pas qu'ils ont vu. » (Elena).

Il importe de souligner le caractère contraignant de ces attitudes. Prendre des airs d'hostilité, de froideur, se mettre un masque qui décourage tout contact potentiel... Ces attitudes excluent également les contacts qui, en soi, seraient les bienvenus. Cemre l'exprime de la manière la plus forte :

« Et jamais je regarde personne. Quelqu'un m'attaque, moi aussi je l'attaque, quelqu'un m'insulte, moi aussi je l'insulte. Moi, je fais très attention. Parce que moi, je parle pas avec n'importe qui. [...] Moi, je parle à personne. » (Cemre).

Ces attitudes envers les autres vont de pair avec des préoccupations tout à fait intérieures : les idées, pensées et émotions propres au sentiment d'insécurité et qui peuvent être regroupées en différents états d'esprit accompagnant les déplacements des femmes en ville.

Les états d'esprit : les émotions perturbatrices engendrant un sentiment d'insécurité

Cette partie traite du sentiment d'insécurité en tant que tel, qui mérite une attention particulière, ce sentiment étant une émotion perturbatrice qui accompagne les femmes dans leurs déplacements quotidiens. Il s'agira de développer les diverses « amplitudes » de sentiment d'insécurité : de l'impression qu'un danger immédiat est présent, jusqu'au malaise, le sentiment de ne pas être « à sa place », l'état d'esprit dans lequel se mettent (ou sont mises ?) les femmes lorsqu'elles traversent l'espace public, notamment seules et le soir, témoigne du caractère marginalisé de leur présence dans celui-ci.

Expression de l'anticipation d'un danger imminent contre lequel il faut se protéger, l'*esprit en état d'alerte* consiste à être prête à réagir et à se défendre à tout moment, lorsqu'un environnement est vécu comme insécurisant. Cela peut concerner un quartier en particulier, comme le décrit Valentina :

« Si je suis à Saint-Gilles et je rentre, je peux rentrer bourrée, tu vois, je peux rentrer aussi sans trop être attentive, parce que je me sens plus en sécurité, alors que dans d'autres quartiers, je peux rentrer toute seule, mais avec des précautions, [...] j'essaie d'être hyper vigilante et lucide, comme ça, s'il y a vraiment quelque chose qui arrive, je suis prête à réagir. » (Valentina).

D'autres témoignent d'une vigilance permanente dans l'espace public :

« Je fais toujours attention à mon sac. Quand je suis dans la rue, je fais comme ça [serre son sac dans sa main]. Toujours je fais comme ça. [...] Dans la rue, je regarde à gauche, à droite. » (Cemre).

Le fait de se protéger physiquement en se munissant d'éléments de défense permet dans ce cas de se rassurer, et de s'armer mentalement :

« Quand je me sens pas à l'aise je prends mes clés et je les mets entre mes doigts. Il m'est une fois arrivé quelque chose mais c'était pas à Bruxelles. C'était en Espagne quand j'étais étudiante et depuis ce moment, je ne supporte plus quand j'entends que quelqu'un marche derrière moi. Alors depuis que ça m'est arrivé, je prends mes clés entre mes mains et je me sens mieux. » (Rika).

« Et j'ai aussi toujours mon téléphone sur moi avec le 112 composé juste au cas où. » (Judith).

L'impression de devoir surveiller, de scruter son environnement en permanence fait partie de cet état d'alerte. Les femmes affirment être sur leurs gardes tout en analysant l'aspect des personnes arrivant en face (Anne), écouter les échos de voix en traversant un passage (Sarah), ou regarder par-dessus leur épaule et avoir leurs oreilles en éveil (Judith et Elena).

Certaines parlent explicitement d'un *sentiment de « peur »* (Valentina), d'« angoisse », du fait d'être « stressée » (Sarah et Justine), ou de la méfiance (Françoise) qui les habite à un moment ou à un endroit de leur déplacement. Cette sensation est à considérer comme une limitation en soi. Les chercheuses Marylène Lieber, Stéphanie Condon et Florence Maillolchon ont également étudié l'impact complexe du sentiment d'insécurité sur le comportement de mobilité des femmes à travers des entretiens qualitatifs qui révèlent, à travers les préparatifs matériels et psychologiques avant chaque sortie, combien « les sorties sont associées à l'idée du danger » (Condon et *al.* 2005 : 279). L'identité féminine

et le sentiment de vulnérabilité qui y est lié, conditionnent donc de manière transversale les déplacements des femmes, car, en effet, « sortir la peur au ventre représente déjà une restriction de taille » (*ibid.*).

Ce que certaines femmes interrogées n'identifient pas forcément comme étant de l'ordre du sentiment d'insécurité mais qui entre tout à fait dans le cadre de notre étude est le *sentiment de malaise*, dû à la peur, ou le fait d'être interpellée en tant que femme. Il s'agit là de l'anticipation d'une agression, ou d'une interaction imposée dans laquelle les femmes se retrouvent sans possibilité de se « défendre » (de répondre ou de réagir), par manque de confiance ou de connaissance d'une réaction appropriée, mais aussi de peur que la situation ne dégénère :

« Je vais pas me sentir à l'aise quand je vais me rapprocher d'une terrasse de café qui est pas un café plutôt jeune. [...] ça va pas être quelque chose de forcément grave. Comme des "bon Mademoiselle..." mais on sait pas ce qu'ils veulent nous dire. Ça met en colère en fait, c'est pas de l'insécurité, ça nous lasse. [...] ça me viendrait pas à l'esprit d'être dans l'espace public et d'interpeller un gars en disant "bon Monsieur..." On n'arrive pas à comprendre pourquoi on doit le subir. » (Anne).

« [...] je me suis jamais faite agresser, on m'a déjà fait chier plein de fois, que ce soit en journée ou en soirée, tu te fais accoster et deux secondes plus tard on t'insulte, on veut pas te lâcher pendant dix minutes, ça oui, mais je me suis pas sentie... je me suis jamais dit : ah ça pourrait tourner mal de façon violente. Mais je me dis, quand est-ce qu'il va s'arrêter, mais je me suis plus sentie emmerdée qu'insécurisée dans la rue ou dans un bus. Plus mal à l'aise... bon ça fait partie du sentiment d'insécurité. » (Justine).

« J'aime pas qu'on me fasse des remarques, mais ça me fait pas peur... mais ça me dérange beaucoup, j'aime pas. Ça me fâche, parce que j'habite ici, je ne provoque pas avec mes vêtements, donc je trouve ça insultant, sexiste... » (Rika).

Ce type de sentiment d'insécurité, vécu en tant que femme seule dans l'espace public, résulte du fait d'être systématiquement visée comme cible d'approches sexuelles, de l'impression d'être un « gibier » disponible à la chasse. C'est le fait d'être mise dans cette position qui est vécu comme « insultant, sexiste », et qui fâche et met en colère. Avec cela va le sentiment d'impuissance face à des agressions qui n'en sont pas en apparence, et qui rendent la défense appropriée plus difficile, – d'autant plus qu'il est impossible de savoir jusqu'où ira l'escalade :

« C'est pas agréable, parce que... c'est vraiment le sentiment de dire, je voudrais répondre, je voudrais répondre "laisse moi tranquille, j'ai pas envie de parler avec toi, donc s'il te plaît, laisse moi tranquille", mais je sais que... j'ai un peu peur à réagir, parce que je sais qu'on sait jamais comment ils vont réa-

gir. Et donc je dis rien, et c'est aussi frustrant, parce que, voilà, j'accepte qu'ils disent quelque chose, c'est pas forcément quelque chose de joli. » (Valentina).

Nous allons approfondir la question des différents types d'interactions redoutées dans la partie suivante de ce travail. Il est à retenir en tout cas qu'il s'agit de craintes, et du sentiment d'hostilité qui sont mentalement présents lors des déplacements en ville.

Une réponse à cette position de « cible » de tout type d'agressions peut être un *état d'esprit de résistance*, la décision de justement ne pas se laisser intimider. La mobilité devient alors un enjeu en lui-même au lieu de se laisser interdire la sortie ou imposer un choix modal par crainte de l'espace public, certaines font, parfois, le choix opposé en se déplaçant consciemment, par principe :

« Pour moi, c'est plutôt une question de principe. Quand je me sens pas du tout en sécurité, je veux pas risquer bien sûr, je prends un taxi. Mais ça me dérange beaucoup l'idée de dire : C'est cinq minutes à pied, [...], je dois appeler un taxi pour me sentir en sécurité, alors que normalement je le ferais à pied [...]. Alors parfois [...] je préfère le faire avec la sensation de peur, pour une question de principe, c'est pas juste, entre guillemets, de dépenser de l'argent [pour un taxi], mais seulement [le fait de dépenser de l'argent] pour me sentir en sécurité [...] ça c'est quelque chose qui me dérange. Donc j'y suis quand même allée à pied. » (Valentina).

Il faut alors se munir d'une « armature » (Rika) mentale afin de faire face à l'espace public.

Ces différents types d'état d'esprit qui accompagnent les déplacements des femmes sont une limitation malicieuse car invisible qui pourtant est vécue comme une véritable entrave à la possibilité de profiter pleinement de la vie urbaine :

« Je crois que c'est vraiment une chose qui nous concerne un peu toutes. C'est pas agréable, tu vois, moi je me dis, je sors quand même parce que je veux pas limiter ma vie. Mais quand même, je sors, et parfois j'ai peur quand je sors, quand je rentre chez moi. Ce serait vraiment chouette de se dire, quand je sors j'ai ma vie, et j'ai pas peur d'aller à cet endroit plutôt qu'à un autre. Je me sens vraiment libre de faire ce que je veux, et d'aller où je veux, sans avoir la peur que quelque chose arrive. » (Valentina).

Comme nous l'avons vu, le sentiment d'insécurité s'intègre dans le comportement de mobilité des femmes de multiples façons : tant le

choix du trajet et de la trajectoire que la manière de se déplacer, de se comporter envers les autres ou de penser reflètent une manière de s'adapter à cette insécurité que ressentent les femmes. Ces adaptations comportementales font suite à une réflexion qu'elles portent sur leur entourage, sur elles-mêmes et sur leur environnement. Dans la partie suivante, nous analyserons la logique derrière le sentiment d'insécurité, le raisonnement qu'expriment les femmes explicitement et implicitement.

Raisonnement – Comprendre les logiques individuelles et les normes sociales qui sous-tendent le sentiment d'insécurité

Le sentiment d'insécurité est, par définition, l'anticipation de quelque chose qui n'a pas (encore) eu lieu mais qui pourrait survenir. L'imaginaire, l'hypothétique joue alors un rôle clé dans l'interprétation d'une situation : « on ne sait jamais », « si », « qui sait », « s'il m'arrive quelque chose... » sont des phrases récurrentes dans les entretiens.

Comment les femmes raisonnent-elles dans le cadre de cet imaginaire ? Par quoi et par qui cet imaginaire est-il forgé, de quoi se nourrit-il ? Et comment la dimension de genre apparaît-elle dans cette crainte de l'autre, dans quelle mesure peut-on lire un rapport inégalitaire entre hommes et femmes dans ce sentiment d'insécurité ?

Sur la base des entretiens, nous pouvons identifier trois manières d'expliquer le sentiment d'insécurité dans l'espace public : la première fait référence aux personnes qui habitent l'espace et notamment l'espace urbain et qui sont perçues comme menaçantes. Le deuxième type de réflexion porte sur le caractère familial ou non de l'environnement, le niveau de (mé)connaissance qui donne l'impression de maîtriser ou non son entourage. Enfin, nous verrons dans quelle mesure les femmes se pensent comme vulnérables en soi, ce qui reflète notamment l'interiorisation de l'imaginaire social autour de la vulnérabilité comme caractéristique féminine.

Présences et absences en milieu urbain : la question de la population qui investit l'espace

Un premier point qui est évoqué dans chaque entretien et qui va considérablement influencer la perception de l'espace comme accueillant ou au contraire insécurisant, est la question des personnes qui l'investissent : c'est le « mode de partage » qui caractérise en ce sens l'environ-

nement, tout autant que ses aspects matériels, et qui a un impact sur les perceptions et les représentations (cf. Moser, Weiss 2003 : 12).

Par qui les lieux sont-ils habités ? Tous les profils ne suscitent pas les mêmes appréhensions, certaines présences sont interprétées comme sécurisantes, d'autres, au contraire, comme angoissantes ou stressantes. C'est une première distinction à faire, celle entre l'agresseur potentiel (insécurisant) et l'aide potentielle (sécurisante). Ces « types de présences » sont intimement liés au contexte urbain. Nous verrons d'abord dans quelle mesure le milieu urbain affecte la manière dont sont perçues les personnes nous entourant, avant d'analyser plus en détail quels types de présences les femmes redoutent ou au contraire, recherchent en ville, selon que ces présences inspirent ou non un sentiment d'insécurité.

L'anonymat du contexte urbain comme anxiogène

Dans le contexte du sentiment d'insécurité des femmes, le processus d'urbanisation est à double tranchant. D'un côté, un centre urbain offre un grand nombre d'opportunités aux femmes de se protéger contre la violence : d'abord, la plus grande facilité à trouver un emploi permet aux femmes de disposer d'un revenu économique propre, ce qui atténue les possibles relations hiérarchiques entre homme et femme au sein d'un couple. De plus, la ville est plus susceptible d'accueillir des institutions de soutien aux femmes victimes de violences. Mais le milieu urbain se caractérise également, par opposition au contexte rural, par l'érosion des relations sociales et l'anonymat (cf. Tacoli, Satterthwaite 2013 : 5). La ville impose un contact continu avec des inconnus. L'inconnu porte en lui le germe de l'insécurité dans la mesure où il est imprévisible et échappe à tout contrôle social, qui est fortement associé au milieu rural. Cette idée a notamment été développée par Valentina :

« A la campagne il y a encore un contexte où tout le monde se connaît. Si quelqu'un fait quelque chose de mal tu as quand même un contrôle par la société alors qu'en ville il n'y en a plus. [...] les relations en ville sont pas évidentes, tu parles pas avec les gens qui prennent le métro avec toi, tu parles pas avec les gens que tu croises dans la rue, alors que dans la campagne, c'est encore comme ça, tu es intégré dans la société. » (Valentina).

Faute de connaissance, l'anonymat de la ville oblige à une interprétation sur l'identité et le comportement des personnes que l'on croise, avec lesquels nous partageons l'espace. Dans son ouvrage « Mise en scène de la vie quotidienne », Erving Goffman démontre comment, face à la difficulté de connaître la réalité sur les personnes nous entourant en ville, nous procédons à une activité de « décryptage » de l'autre,

qui consiste en une analyse de la « façade personnelle » qui comprend différents attributs perceptibles de la personnes, comme « le vêtement ; le sexe, l'âge et les caractéristiques raciales ; la taille et la physionomie ; l'attitude ; la façon de parler ; les mimiques ; les comportements gestuels ; et autres éléments semblables. » (1973 : 30-31).

Le contexte urbain modifie alors la manière dont sont perçues les personnes nous entourant et fait naître ses propres « catégories de personnes » :

« Je crois que quand je te disais que j'identifie deux catégories de personnes qui peuvent t'agresser, les gens un peu plus en marge de la société, désespérés, qui peuvent être très frustrés et agressifs à cause de ça, moi je les identifie plus dans la ville qu'à la campagne. » (Valentina).

L'anonymat urbain semble propice au sentiment d'insécurité à deux niveaux : l'inconnu, c'est l'Autre – imprévisible, isolé – mais nous-mêmes sommes également des inconnus – inconnus de notre entourage, dénués de tout cocon protecteur. C'est l'impression de disparaître, de ne pas être remarquée qui fait peur à certains endroits en ville :

« [...] là, c'est un square, c'est vraiment un grand boulevard, donc les voitures roulent à toute vitesse, donc je suis pas sûre qu'il y aurait quelqu'un d'attentif. » (Sarah).

C'est seulement dans ce contexte que peut naître le besoin de « contrôle social » – un besoin abstrait qui s'incarne par des présences interprétées comme garantes d'une protection retrouvée. Ces présences peuvent être remplacées par des dispositifs de surveillance, qui deviennent des formes de présences virtuelles, quoique l'appréciation de ce type de dispositif diverge fortement selon les femmes interrogées. Il explique néanmoins ce que peuvent représenter les caméras de sécurité aux yeux des femmes, particulièrement en milieu urbain.

L'impression des femmes d'être davantage exposées à des agressions en milieu urbain que dans un contexte rural n'est pas sans fondement. Les villes, lieux « d'exacerbation des rapports sociaux de genre » (Brown, Maillachon 2002 : 320) accueillent un plus grand nombre d'agressions visant spécifiquement les femmes que des contextes plus ruraux. S'appuyant sur l'étude française sur la violence envers les femmes Enveff, les chercheuses Elisabeth Brown et Florence Maillachon (2002) ont examiné le lien entre la fréquence et le type de violences subies et la taille de l'agglomération. Encore une fois, la prise en compte des

diverses formes de violences, au-delà des seuls actes d'agression physique est cruciale pour rendre visibles les agressions liées au contexte urbain. En effet, les chercheuses constatent une augmentation continue des agressions verbales et des atteintes sexuelles en fonction de la taille des agglomérations :

« Le surcroît des injures ou des pressions et du harcèlement psychologique, aussi bien dans les espaces publics que dans le monde du travail, renforce les tensions des interactions qui se jouent dans les grandes villes ; les femmes y subissent de plus l'augmentation des violences spécifiquement sexistes (atteintes sexuelles en tout genre). » (Brown, Maillachon 2002 : 320).

Selon l'étude Enveff, 10,3% des femmes auraient subi des insultes dans les communes rurales contre 28,9% à Paris et 8,8% auraient fait objet d'atteintes sexuelles contre 21,8% dans la capitale (cf. *ibid.*). Les agressions du type « rappel à l'ordre sexué » semblent donc être particulièrement liées au milieu urbain. Ce type de violence est aussi à considérer pour son impact psychologique : ces agressions affectent les femmes au-delà du moment où elles se produisent dans la mesure où elles s'inscrivent dans la durée sous forme d'un souvenir. Elles affectent le sentiment qu'éprouvent les femmes dans des endroits similaires à ceux où ce type d'interaction se produit (cf. Condon et *al.* 2005 : 285-287). De ce fait,

« les peurs des femmes et leurs tactiques d'évitement ne sont pas complètement dissonantes au regard du nombre relativement important d'agressions subies par les femmes dans les espaces publics. » (Brown, Maillachon 2002 : 320).

Face à cette agressivité latente qui caractérise le milieu urbain, les femmes se déplacent en tentant d'évaluer si les inconnus sont des agresseurs potentiels. Nous allons par la suite distinguer notamment deux types d'inconnus dont la présence affecte la manière de vivre l'espace des femmes : d'une part, les présences insécurisantes, qui peuvent se décliner en différents « profils ». Avec celles-ci contrastent, d'autre part, les présences sécurisantes, représentantes du « contrôle social » et de la « normalité ».

Présences insécurisantes

En ce qui concerne les présences insécurisantes, il faut d'abord retenir une caractéristique que tous les profils ont en commun : Le fait d'être un *homme de manière générale* dont la présence se distingue de celle de la femme. C'est là que la dimension de genre apparaît clairement, car l'espace est perçu et vécu de manière très différente selon qu'il est habité par des hommes de manière exclusive ou selon qu'il est partagé avec des femmes. Cette crainte est en partie liée au fait que, contrairement à la femme, l'homme est vu comme agresseur sexuel potentiel, le viol étant

un crime particulièrement redouté par les femmes – une peur qui se retrouve également dans les entretiens :

« Déjà, j'ai plutôt peur que quelqu'un me viole, plutôt que de vol, alors si jamais il y a une femme dans la rue qui veut me voler, bon je lui laisse tout ce que j'ai, mais c'est pas... par contre, être violée dans la rue, ça, j'ai vraiment peur, et ça c'est vraiment quelque chose que je voudrais qui ne m'arrive pas, alors c'est pour ça que j'ai plutôt peur des mecs que des femmes. » (Valentina).

Le viol est en effet une violence qui touche tout particulièrement les femmes. Le fait que ces violences soient relativement rares (0,1% des femmes interrogées dans le cadre de l'étude Enveff ont déclaré être concernées) et qu'elles soient le plus souvent perpétrées par des proches des victimes ne doit pas conduire à sous-estimer cette peur et l'impact qu'elle peut avoir sur la vie des femmes, car il s'agit, malgré tout, de l'acte le plus redouté par les femmes, comme le révèle l'étude Enveff. La peur du crime sexuel est tellement profonde qu'elle couvre, au final, tous les domaines de la vie, ce que Ferraro appelle l'effet « shadow » (1996) : toute agression, notamment lorsqu'elle provient d'un homme, est perçue comme menaçante car elle risque de se transformer en cette forme grave de violence.

C'est en ce sens que l'homme en sa qualité masculine devient menaçant – et la femme, rien que par sa présence féminine qui atténue la domination de l'espace par l'homme, rassurante :

« Ça me rassure par exemple quand j'entends une voix féminine parce que je sais que... qu'elle soit accompagnée d'hommes ou non, par exemple quand il y a des hommes qui parlent et j'entends une femme dans les échos je me dis, c'est bon. » (Sarah).

Lorsqu'on demande à une des femmes interrogées comment un square dont la traversée est vécue comme angoissante, pourrait être rendue plus agréable, elle cite la présence d'hommes, et d'hommes exclusivement comme un problème :

« - C'est difficile parce qu'à la limite c'est bien fait... Il y a pas un vrai square mais il y a des bancs, c'est pour ça qu'il y a beaucoup de monde, qu'il y a beaucoup d'hommes [...] Mais je sais pas si on pouvait faire quelque chose pour améliorer, pour éviter ça... je sais pas. Alors on devrait prévoir pas de places pour s'asseoir mais ce serait dommage.

- Mais favoriser la présence de femmes par exemple, ça améliorerait les choses par exemple ?

- Ouais, il y en a pas, sauf les femmes qui viennent faire les courses et qui repartent tout de suite. [...] » (Rika).

Nous pouvons percevoir dans ces témoignages un rapport hiérarchique entre les genres : d'abord, l'homme est, apparemment, perçu comme agresseur potentiel, contrairement à la femme. La domination, ou l'aspiration à celle-ci, lui semble propre. Deuxièmement, étant intimidée par cette présence, les femmes expriment indirectement la manière dont elles se perçoivent elles-mêmes : L'homme n'est pas un concurrent contre lequel il faudrait s'imposer, mais plutôt une menace contre laquelle il faut se protéger, devant laquelle il faut se cacher, se rendre invisible.

Or, bien que ce soit l'homme et son identité masculine qui soient à la base de cette présence vécue comme insécurisante, tous les hommes n'inspirent pas le même sentiment d'insécurité. Il y a en effet différents « profils » d'hommes.

La première catégorie réunit les « groupes de mecs » dont la réaction redoutée peut se qualifier de « harcèlement de rue » : regards, remarques, interpellations, commentaires, insultes,... Ces contacts imposés aux femmes de manière unilatérale sont généralement le fait de groupes d'hommes face à une femme seule, qui sont rassemblés soit dans la rue soit dans un café :

« Et même un peu sur la place devant chez moi, c'est pareil, t'as des cafés qui sont un peu remplis d'hommes... ouais, c'est des cafés où quand tu passes, t'as des regards un peu déplaisants des fois. » (Judith).

« A [Gare du] Midi, il y a vraiment quelqu'un dans la rue qui est là, qui traîne. [...] il y a des mecs qui sont là, et puis ils te disent toujours quelque chose. Ils t'appellent, ils essaient d'avoir ton attention quand même. Et donc ils t'ennuient à un moment donné parce que t'as pas forcément envie qu'ils te disent quelque chose. » (Valentina).

« Ça me fait penser à un bar où je sais qu'il y a toujours plein d'hommes. Si c'est un jour où je me suis habillée en jupe et où j'ai pris soin de moi, pour me faire plaisir aussi, je sais que, là, ça va m'embêter de passer là, que les gens vont me regarder, qu'on va me dire bonjour alors que je connais personne. [...] » (Anne).

L'expérience de ce type d'agression est partagée par les différentes femmes interrogées et l'interaction redoutée est fréquemment suivie

d'une interaction réelle si la confrontation n'est pas évitée par un changement de trottoir ou une attitude ouvertement hostile.

Ce type d'agression s'intègre dans un rapport entre les sexes où la femme est spontanément vue comme « partenaire » potentielle, qui se voit exposée à un rapprochement non voulu, de la part de l'homme qui ainsi doit « conquérir » la femme :

« Là, aujourd'hui, je suis passée, je regarde ailleurs, il était avec un autre balayeur et il me dit "bonjour". [...] Il faut pas non plus se sentir persécutée. Mais c'est parce que tu es une femme que les hommes agissent comme ça alors que toi tu aimerais juste te balader. C'est très rare que je me promène dans l'espace public en me sentant à l'aise. » (Anne).

Ces interpellations sont de l'ordre de « mises en garde » dans la mesure où « on sait jamais quand ça dégénère » (Justine). Le manque de contrôle sur l'interaction avec l'autre est crucial dans l'émergence d'un sentiment d'insécurité, car, selon Jacqueline Coutras, la sécurité, c'est aussi « la capacité à maîtriser la relation engagée avec l'autre. [...] Il faut être certain de pouvoir, à chaque instant, mettre fin à l'interaction engagée, la faire "glisser" ou l'orienter » (Coutras 1996 : 101). Cette capacité fait défaut dans les interactions du type harcèlement de rue.

Au-delà de l'identité masculine, cette catégorie de gens qui « traînent dans la rue », qui « zonent » est surtout associée aux personnes issues de classes sociales défavorisées (dans un quartier « typique logement sociaux », Justine), ou ayant « des problèmes » (d'alcool par exemple, Anne) ou encore issues de l'immigration, par exemple « maghrébine » (Rika). L'identité de genre traverse ainsi d'autres identités sociales qui entrent tout autant en compte dans la perception d'une personne que le fait d'être de sexe masculin.

Ensuite, il y a le profil de la personne ayant « de mauvaises intentions » (Valentina), un *agresseur calculateur*. La limite avec le profil précédente est floue, sachant que les agressions du « harcèlement de rue » prennent leur force dans le fait qu'on ne sait pas où elles s'arrêtent, le glissement vers la violence physique étant toujours possible. Mais le contexte dans lequel se manifeste ce profil d'homme et le type de sentiment d'insécurité qu'il inspire, n'est pas tout à fait le même :

« Le quartier me semblait pas forcément dangereux, mais les deux que j'ai croisés, des mecs qui faisaient le même chemin, alors là j'avais un peu l'instinct de me couvrir un peu plus. [...] je me suis dit que ce serait mieux de fermer ma veste, par exemple, alors que, il y a 5 minutes, je n'y avais pas pensé. Là quand je croisais un mec je me disais "il vaut mieux le faire, on sait jamais" .» (Valentina).

Ce qui est redouté n'est pas simplement une interaction non voulue et sexiste, mais plutôt la confrontation avec quelqu'un qui a l'intention de blesser, de voler ou qui présente des « tendances délinquantes » :

« Ben moi je sais qu'il y a des dealers tout ça, là-bas, bon après c'est pas parce que c'est un dealer que c'est forcément un délinquant violent, violeur, mais bon il y a peut-être ces gens-là qui y vont pour ce mec-là. » (Justine).

Le rapport homme-femme ressort moins fortement dans ce profil, mais ce type de violence reste vu comme propre à l'homme (« De nouveau, une femme aussi peut te frapper mais j'ai moins l'attente que ça arrive », Valentina).

En contraste avec le délinquant, agresseur calculateur, il y a les *personnes qui paraissent menaçantes de par leur comportement imprévisible*, souvent dû à l'influence de substances comme l'alcool. Encore une fois, le statut social est intrinsèquement lié à la perception de ces personnes, qui sont souvent vues comme désespérées, en marge de la société :

« Ben, tu vois, il y a quand même quelqu'un qui est dans la rue, qui est pas bien, qui peut à un moment donné... il y a des personnes qui ont bu, il y a des personnes qui ont pris des drogues, donc tu sais pas les réactions qu'ils peuvent avoir [...] peut-être qu'il reste dans son coin, peut-être qu'il t'ennuie pas, mais peut-être qu'à un moment donné, ils sont trop bourrés ou trop défoncés et qu'ils vont être agressifs. » (Valentina).

Le sentiment d'insécurité se mélange à la gêne et au malaise que ressentent ces femmes face à la pauvreté :

« T'as toujours des mendiants qui sont pas agressifs, mais... ça, c'est pas de l'insécurité mais ça te met un peu mal à l'aise. [...] il y a aussi la pauvreté, c'est pas très rassurant. » (Judith).

« Où il y a le parc, devant la Gare Centrale. Il y a des... comment s'appellent les gens qui habitent sur la rue ? J'ai peur d'eux.

- Des sans abris ?

- Oui des sans abris. Ils me font pitié mais de toute façon, j'ai peur d'eux. Ils sont imprévisibles, et j'aime pas les gens imprévisibles de cette manière. » (Elena).

Erving Goffman parle des « apparences normales » pour désigner les comportements appris qui permettent de communiquer sa propre

normalité aux autres. Les personnes qui s'écartent de cette normalité peuvent faire apparaître un sentiment d'insécurité. Cela peut concerner autant les personnages décrits plus haut, que le dernier personnage qui se profile dans les entretiens, celui du « *pervers* », des « *mecs bizarres* » :

« J'ai pas tellement peur des rackets, mais plus de mecs bizarres, quand je me suis faite suivre entre Molenbeek et City2, c'était un gars qui avait la cinquantaine, qui était un peu louche, qui avait un grand chapeau [...]. Quand j'étais toute jeune il y avait un mec qui s'est masturbé devant moi dans le métro, ça m'a pas tellement fait peur parce qu'il était clairement fou, c'était un exhibitionniste je sais pas, mais par contre, les mecs qui te regardent avec insistance de travers comme ça, avec un air pervers... mais c'est pas du tout le même profil que les jeunes. » (Sarah).

Ce ne sont pas forcément des personnes différentes, mais des peurs différentes par rapport à l'interaction réelle ou anticipée avec l'homme ou les hommes qui habitent l'espace. Ainsi, celui qui harcèle pourrait être celui qui a « de mauvaises intentions », ou celui qui est « imprévisible »...

Ces présences insécurisantes contrastent avec les présences sécurisantes. De manière générale, « quand il y a du monde », du « passage », « des gens » un lieu est perçu comme sûr, contrairement aux endroits « déserts », « où il n'y a personne ». Ayant identifié les profils de personnes qui inspirent un sentiment d'insécurité, nous pouvons supposer que ce « monde » sécurisant ou son absence insécurisante ne se compose pas de n'importe qui (pas exclusivement d'hommes par exemple), mais qu'il présente des caractéristiques spécifiques, comme nous le verrons par la suite.

Présences sécurisantes

Les présences sécurisantes sont celles qui peuvent, dans le cas d'une agression, venir en aide, ou dont la présence va avoir un effet dissuasif sur les agresseurs potentiels, ce que l'on pourrait appeler le « contrôle social ». Pour les femmes interrogées, ces présences sont cruciales pour se sentir en sécurité :

« Mais je sens pas que je suis pas en insécurité parce qu'il y a quand même beaucoup de monde. Alors si jamais il y a quelque chose qui arrive, bon, je peux toujours... [...] je me sens sûre quand même parce qu'il y a quelqu'un à côté. Le soir par contre, quand il y a pas beaucoup de monde, là, oui. » (Valentina).

Lorsque ces présences font défaut, les femmes se sentent seules face au danger, et donc insécurisées :

« Au retour je prends [...] la rue Dansaert, c'est des rues où il y a du trafic, alors que si je prenais le trajet le plus court pour rejoindre la place de Molenbeek Comte de Flandre, ben il y a personne, c'est désert, donc... » (Françoise).

« Il y a pas beaucoup de monde, et c'est surtout le fait, quand il y a pas beaucoup de monde, de contrôle social que je me sens pas à l'aise. » (Rika).

Lorsque les femmes interrogées décrivent davantage le type de lieux qui regroupe les personnes dont la présence est ressentie comme agréable, elles décrivent des espaces « vivants », avec des « petits cafés », ou des zones résidentielles où habitent « des familles » (Valentina) ou « des enfants » (Judith). Comme nous l'avons évoqué plus haut, la présence et le stationnement de femmes dans l'espace public semble suffisant pour générer un sentiment de confiance :

« C'est pas une jolie rue, mais en été il y a toujours des femmes qui mettent leurs chaises sur le trottoir, et ça c'est chouette. Elles sont là en train de papoter, il y a les enfants qui jouent, il y a plein de vieilles dames qui sont là sur le trottoir, et ça, ça fait du bien de voir ça. » (Rika).

Ces images semblent évoquer la société « normale ». L'impression de normalité des présences est rassurante dans la mesure où celles-ci semblent se conformer aux règles morales établies par la société. Cette normalité se caractérise par la diversité en âge (familles), par un rythme de vie qui s'intègre dans les mœurs (participation à des activités de la vie sociale dans des cafés ou des lieux « vivants » – les « mecs bourrés » de Saint-Gilles ne font pas peur car cela est accepté comme pratique sociale lorsque cela se passe dans le cadre « d'une soirée », Valentina) et par un revenu qui permet de ne pas être « à la marge de la société » – ni la marge inférieure, mais pas non plus la marge supérieure. Ainsi, les quartiers résidentiels habités par des personnes présentant un statut social pour lequel le cloisonnement peut être un signe de distinction (maison en retrait, fortement sécurisée) inspirent un sentiment d'insécurité :

« Un endroit où je me sens pas du tout en sécurité là nuit, très bizarrement, c'est dans le quartier de l'Observatoire à Uccle. La journée il y a aucun problème, mais le soir, je pense que c'est infondé, mais je me dis : "S'il m'arrive quelque chose, que je tombe, ou..." il y a personne dans la rue, c'est désert.

Il y a des grandes clôtures de plus de 3 mètres de haut avec des caméras, avec des gens qui vivent même pas chez eux [...] Là c'est typiquement l'endroit où personne réagirait si je sonnais chez eux [...] c'est pas un quartier où les gens se baladent à pied donc tu te dis, personne te croîsera... » (Sarah).

« Je sais pas, il y a moins d'insécurité ici [les Marolles], j'ai l'impression que si je tombais il y aurait plus de gens qui m'aideraient, qu'à Woluwé-Saint-Pierre où il y a personne dans les rues. [...] mais c'est un quartier calme, un peu en dehors, c'est juste que dans un quartier comme ça [Marolles] où il y a du monde tout le temps, tu peux te sentir plus en sécurité que des fois chez toi, s'il y a personne. » (Christine).

« Mais en fait, quand j'y pense, vers Edith Cavell là, vers Uccle, t'as des quartiers où le soir, t'as vraiment personne. Ça fait plus peur que ces places où t'as toujours des hommes, je me suis jamais faite agresser ou quoi mais... je sais en tout cas quand je rentre le soir, il y aura toujours des gens, et ça c'est rassurant. Alors que justement, ces quartiers très résidentiels, là tu peux rentrer le soir et croiser personne pendant 5 minutes. » (Judith).

Cette présence supposée derrière les façades n'a rien de sécurisant car elle semble inaccessible. Les présences sécurisantes, quant à elles, semblent justement « proches » de par la familiarité qu'elles évoquent : autant le rythme de vie (sorties de loisir), que le réseau social (famille) laissent penser qu'elles font partie du même groupe social. L'absence des personnes rassurantes signifie le risque de se retrouver seul face aux présences insécurisantes. Dans ce contexte de menace anticipée, les possibilités de fuite anticipées sont tout aussi importantes. La question du contrôle de son environnement, de sa maîtrise devient ainsi cruciale.

Besoin de maîtriser son entourage : connaissance et configuration des lieux

L'impression de maîtrise de son entourage – tant intellectuelle (par une bonne connaissance des lieux) que physique (par la possibilité de fuite) – devient importante lorsque la peur est liée à « un sentiment de perte de contrôle » (Rijck 2006 : 70).

La sensation de contrôler son environnement ou non dépendra fortement du niveau de connaissance que la personne en a. La connaissance d'un lieu ne le rend alors pas sécurisant en soi, mais permet d'évaluer le danger, ce qui atténue la sensation d'insécurité, car « tu peux envisager des façons de réagir [...] alors que si tu connais pas, tu peux pas, et alors ça te fait plus peur » (Valentina). Les entretiens montrent en effet que le fait de savoir « par où passer » et par où ne pas passer joue sur la manière dont les lieux sont vécus :

« J'essaie de prendre toujours le même chemin parce que de là aussi, si jamais quelque chose arrive, tu dois fuir et tout ça, je connais bien le chemin, et je sais bien où aller, ou pas. Si déjà je prends la rue à côté et je la connais pas, là je risque de me perdre [...] » (Valentina).

« Je pense que c'est quand tu sais où tu vas aussi. Quand tu sais que t'as cinq mètres, et que tu sors et que tu connais, c'est différent que quand tu es dans un coin inconnu, que tu dois chercher ton chemin. » (Justine).

« [Les rues] que je connais pas, je les prends pas. » (Cemre).

Mais la connaissance d'un lieu peut aussi permettre de se familiariser avec son environnement, de modifier la représentation du lieu et de surmonter un sentiment d'insécurité qui paraissait inhérent à cet endroit :

« Maintenant je connais le quartier [Marolles] et je me sens protégée je dirais... c'est vrai qu'au début quand je suis arrivée, ici en ville, je sortais de la voiture je fermais les portes [...] Mais j'ai deux filles qui habitent en plein centre ville et franchement, on est pas insécure.

- Et donc c'est ça qui t'a fait changer...

- Oui ça, et mon expérience, mon contact. Je connais des gens qui vont jamais en ville, ils s'imaginent je sais pas quoi, tu vois. » (Christine).

Lorsqu'un lieu n'est pas connu, la question de « que faire, si jamais... », se pose en permanence, et la configuration des lieux sera cruciale pour répondre à cette question. Avant de procéder à une analyse plus détaillée de la perception de la configuration des lieux dans la partie suivante de ce travail, nous pouvons déjà identifier trois aspects spatiaux importants qui interviennent dans l'estimation de la dangerosité d'un endroit :

Les possibilités d'appeler à l'aide

Une situation semble plus ou moins insécurisante selon que le contexte spatial permet d'appeler au secours :

« Dans le bus ça fait un petit espace, et je pense que le chauffeur il peut aider, c'est l'aide qui vient plus vite que dans le métro. Je crois que ça c'est la raison pour laquelle j'ai pas peur dans le bus. » (Elena).

« Parce que si tu te fais aborder, dans le bus tu as une façon de réagir qui est beaucoup plus rapide. Tu peux aller voir le chauffeur ou sortir, un truc comme ça... tandis que dans le métro pas. » (Justine).

« J'ai eu peur, surtout à Schumann, l'arrêt où il y a tous les travaux, de nouveau, si quelqu'un veut m'agresser là, c'est facile, parce qu'avec tous les travaux, il y a plein d'endroits où il n'y a pas de lumière, où personne t'entend, où tu peux vraiment rester coincée dans un coin. Si quelqu'un veut t'éloigner des autres, les gens te voient pas. » (Valentina).

L'impossibilité d'appeler à l'aide semble également être la raison pour laquelle les façades aveugles sont perçues comme plus désagréables que les rues longées par des maisons unifamiliales qui paraissent offrir la possibilité d'obtenir de l'aide rapidement (Valentina, Sarah, Françoise,...).

La possibilité de s'échapper

Ainsi des « routes larges » offrent plus de possibilités d'échapper qu'une « toute petite rue qui aboutit à rien du tout » (Valentina). C'est dans ce contexte que la luminosité des lieux devient importante, car la lumière est essentielle pour voir et savoir par où passer en cas de fuite :

« Il m'est jamais arrivé quelque chose mais c'est juste le fait que ce soit un peu... noir, obscur, t'as l'impression que tu sais pas échapper si jamais il se passe quelque chose. » (Rika).

La présence de « cachettes » pour les agresseurs

Les lieux sont également appréhendés selon qu'ils permettent ou non de déterminer par qui ils sont habités :

« Il y a aussi des escaliers où si ça se trouve il y a des gens qui sont assis dans les escaliers, ou qui pourraient descendre à tout moment dans le couloir. » (Sarah).

Pour un imaginaire qui anticipe une confrontation dangereuse, tous ces aspects vont influencer l'impression de maîtriser ou non son environnement, de pouvoir réagir, de fuir en cas de besoin, de ne pas être surpris. Ces caractéristiques spatiales, sur lesquelles les femmes portent une réflexion, interviennent également dans la perception des lieux comme ensemble, sur lequel nous allons nous attarder davantage dans la partie Perception - Identifier les lieux anxiogènes de Bruxelles de ce travail.

Vécu personnel et imaginaire collectif : expliquer l'idée de « vulnérabilité » des femmes

Dans certains témoignages, lorsque les femmes développent ce dont elles ont peur de manière plus concrète, ce qui suit le « si jamais... » ressemble à des scènes dignes d'un roman policier :

« Si quelqu'un veut être agressif envers moi, qui arrive avec un couteau et qui me dit que je dois aller avec lui, et qui m'emmène dans un endroit, alors j'ai plutôt peur de ça. » (Valentina).

« J'ai vraiment peur de me faire agresser, qu'il y ait des gens qui viennent à me taper, ou qui veulent m'emmener ou je sais pas... » (Judith).

Les témoignages des femmes laissent apercevoir qu'elles ont conscience du poids de l'imaginaire dans leur peur : se « faire des films » (Sarah) « ça se passe dans la tête » (Christine), « c'est purement psychologique » (Valentina). Qu'est-ce qui est à l'origine de ces anticipations, sur quoi ces peurs se basent-elles ? On peut identifier trois sources prégnantes pour l'imaginaire anxiogène des femmes : « l'expérience personnelle », notamment une expérience d'agression ou de menace dans le passé ; « la victimisation » que l'on pourrait également appeler le vécu indirect, transmis par le récit et l'expérience d'autrui qui suggère que l'espace public est dangereux à certains endroits ou à certaines heures ; et « la peur sociale collective » qui est particulièrement forte pour les femmes ayant intériorisé une vulnérabilité qui leur serait propre. (cf. Augoyard, Leroux 1992 : 24).

L'expérience personnelle

D'abord, le fait d'avoir vécu personnellement une situation menaçante peut rendre la personne plus anxieuse, comme c'est le cas de Sarah qui a été suivie à deux reprises :

« - Je me suis faite deux fois suivre. Des fois je me fais des films et je suis pas vraiment suivie, mais deux fois j'ai vraiment été suivie [...] donc je pense que ça m'a rendue un peu parano... »

- Est-ce que depuis que c'est arrivé, tu as changé quelque chose ?

- Ouais, je pense qu'avant je me baladais quand même... enfin je dirais pas insouciant mais... je me déplaçais beaucoup plus. » (Sarah).

Tout comportement qui évoque le souvenir de cette situation est alors vécu comme insécurisant :

« C'était en Espagne quand j'étais étudiante et depuis ce moment, je ne supporte plus quand j'entends quelqu'un marcher derrière moi. » (Rika).

Or, il ressort des entretiens effectués dans le cadre de ce travail que les endroits décrits comme angoissants par les femmes ne correspondent le plus souvent pas aux endroits où ces femmes témoignent avoir subi des agressions (des espaces animés et en pleine journée). En effet, les études tendent à démontrer que les endroits qui suggèrent un sentiment d'insécurité ne sont pas ceux où des actes criminels sont effectivement commis :

« De ce point de vue, les mesures de précaution prises par les femmes pour éviter les espaces publics peu connus ou associés aux loisirs nocturnes semblent en partie inadaptées puisque la plupart des violences ont lieu le jour, et dans des endroits familiers, fréquentés régulièrement. » (Condon et al. 2005 : 282-283).

Ce hiatus nous mènera à nous intéresser aux questions de perception de l'espace dans la suite de ce travail.

La victimisation indirecte

S'il n'est jamais rien arrivé à la personne même, le fait que d'autres personnes dans leur entourage aient été victimes d'agressions peut être tout aussi marquant et inspirer l'idée que cela pourrait également arriver à soi-même. C'est ce que nous appellerons le vécu indirect :

« Et je crois qu'en plus, il y a déjà eu des agressions dans ces couloirs, et on sait que c'est filmé, mais n'empêche qu'on est pas à l'abri de... [...] J'y suis passée une fois avant que ça se passe avec mon frère, mais maintenant j'y vais juste pas. » (Sarah).

« C'est déjà arrivé à des amies, ouais. Enfin quand elles rentraient tard le soir. Du coup, ça me rassure pas trop. Sachant que c'est déjà arrivé... » (Judith).

« - Il t'est déjà arrivé quelque chose ?

- Non. J'ai une copine qui a été attaquée dans la rue, frappée... bon. Ici à Bruxelles, à Laeken il y a deux ans, elle allait au travail, elle était dans une petite rue, elle est descendue du bus et c'était des gens qui l'ont attaquée.

- Et du coup, tu te dis que ça pourrait t'arriver ?

- Peut-être. » (Elena).

D'ailleurs, celles qui disent que rien de grave ne leur est jamais arrivé, considèrent cela comme une chance (« je touche du bois » dit Rika, ou « heureusement » Elena), comme quelque chose à quoi jusqu'alors elles ont pu échapper, car le danger semble toujours présent.

Le vécu indirect peut aussi être transmis à travers un environnement protecteur qui suggère que la femme doit faire attention à elle, qu'elle est toujours susceptible d'être victime :

« Et par exemple, à côté du cimetière d'Ixelles, t'as le mur, t'as la rue qui descend vers le relais, et j'ai une copine qui habite par là, qui me dit toujours : ne marche pas sur cette rue le long du mur, parce que le soir, il y a toujours une fille qui se fait agresser, parce qu'un fou il peut s'enfuir par le mur » (Sarah).

« A Schaerbeek, j'allais travailler le soir pendant le blocus chez une copine. Elle connaissait son quartier vu qu'elle était née là, elle voulait pas que je sorte le soir seule. C'était hors de question, tu vois. [...] Donc moi, je me disais, bon elle connaît son quartier, je vais l'écouter... » (Justine).

« Et si je viens en retard, mes enfants m'appellent "Maman t'es où ? On a peur pour toi". Alors je prends le 48, et je suis chez moi. » (Cemre).

On pourrait argumenter que cet entourage, prétendument protecteur, devient agresseur en générant une peur, qui fait naître un besoin de protection ce qui, par conséquent, affecte la qualité de vie des femmes et les démunie d'une partie de leur autonomie. L'inverse peut être tout aussi vrai, lorsque le vécu indirect est positif et qu'il devient rassurant :

« Et alors j'ai deux filles, une habitait dans les Marolles, et elle me disait "Mais tu es plus en sécurité ici, que dans certains quartiers à Woluwé" mais à ce moment-là, je passais par exemple rue du Brabant, je fermais les portes [de la voiture] à clés. [...] Mais j'ai deux filles qui habitent en plein centre ville et franchement, on est pas insécure. » (Christine).

Le vécu indirect, transmis par la parole, peut ainsi autant rassurer qu'il peut insécuriser.

La peur collective : l'imaginaire social de la femme « vulnérable »

Enfin, une troisième source vient nourrir l'imaginaire de la femme en proie à la violence masculine : l'imaginaire social, car « tout concourt – dans les discours des institutions, des médias, de l'entourage – à persuader les femmes que les espaces publics sont le lieu principal des actes violents commis par les hommes à leur encontre » (Valentine 1989, cité

dans Condon et *al.* 2005 : 266). A la question de savoir pourquoi elle avait plus peur des hommes que des femmes, Valentina répond :

« Je crois que statistiquement, on donne plus de nouvelles dans la presse de mecs qui sont agressifs vers des femmes plutôt que le contraire, surtout sur la route. » (Valentina).

Le fait que la nuit/l'obscurité apparaissent dans les entretiens comme un des premiers facteurs insécurisants prouve combien le sentiment d'insécurité est le fruit d'une idée socialement partagée que la femme n'est pas en sécurité dans l'espace public, et ce notamment la nuit. Il s'agit d'une croyance partagée dans diverses cultures, comme le montre l'étude internationale « The Gender Inclusive Programme » citée plus haut. Les femmes des différents pays pris en compte affirment se sentir plus en insécurité de nuit que de jour, alors que la majorité témoigne également que les agressions qu'elles ont subies se déroulent en journée, et non le soir ou la nuit. Les auteurs de l'étude argumentent que ces « croyances » se reflètent dans les histoires et les médias qui mettent en scène des agressions contre les femmes dans l'espace public, de nuit, commis par des inconnus. Les auteurs concluent que « [w]hether or not such incidents are common, dominant understandings of the threats posed to women continue to influence the behaviour of both genders » (Femmes et villes International 2013). Les études tendent en effet à montrer que les agressions envers les femmes dans l'espace public « se produisent généralement dans des circonstances banales, relevant d'un usage habituel et souvent quotidien de l'espace public » (Jaspard et *al.*, 2001 : 24, cité dans Lieber 2002 : 31-32). Encore une fois, ce décalage entre les conditions vécues comme angoissantes et les conditions dans lesquelles une agression a réellement eu lieu se retrouve également dans les entretiens. Sarah a en effet été suivie deux fois, mais en journée et étant entourée d'autres personnes, tout comme Rika a subi des attouchements à deux reprises en présence d'amis ou de son copain, ou encore Judith qui témoigne d'une rencontre angoissante en ville avec une personne droguée alors qu'elle était accompagnée de son copain.

L'imaginaire social semble alors plus fort que le vécu personnel, jusqu'au point de « dominer » le comportement des femmes. Les mesures de précaution et les stratégies d'évitement que prennent les femmes sont d'ailleurs identifiées comme inutiles ou irrationnelles par elles-mêmes, comme le fait de privilégier les endroits plus illuminés et de s'y sentir plus en sécurité :

« que de tels incidents soient courants ou pas, la vision dominante sur les menaces posées aux femmes continue d'influencer le comportement des deux genres »

« Ça me donne plus la sensation de sécurité aussi... c'est psychologique parce que ça veut rien dire, c'est pas que dans la rue avec moins de lumière c'est forcément quelque chose qui t'arrive [...] » (Valentina).

Même les présences sécurisantes, comme « des gens » ou « le chauffeur de bus » ne sont pas réellement perçues comme des aides potentielles en cas de danger :

« Mais en journée j'ai pas... enfin, il y a du monde tu vois, alors que le soir, parfois il y a que deux, trois personnes sur le quai. Et dans tous les cas, s'il t'arrive quelque chose les gens ils vont pas réagir, donc... mais en journée, a priori il y a un peu plus de monde. » (Justine).

« Dans le bus, je sais que le chauffeur il peut rien faire parce qu'il se sent aussi agressé par les gens, s'il y a des gens... mais bon. » (Elena).

Les stratégies présentées comme rassurantes sont tout de suite rejetées comme étant de l'ordre de l'imaginaire. Le sentiment d'insécurité qui est à l'origine de ces comportements est alors démasqué comme processus psychologique :

« Peut-être que c'est dans ma tête. Je sais que ça vient d'ici [montre sa tête]. Donc, c'est une bataille contre moi, c'est tout. » (Elena).

« Je pense que c'est parce que je me prends la tête et que je m'imaginais plein de trucs tout le temps. En soi, là, il y a rien qui ferait peur a priori, c'est dans ma tête. » (Justine).

« C'est parce que c'est dans ma tête, il y a jamais rien eu, c'est moi qui me disais en ville, il faut pas montrer qu'on a sac et tout... enfin, c'est vraiment des idées reçues. » (Christine).

La justification de comportements apparemment « irrationnels », ou de stratégies estimées exagérées peut aussi être cherchée dans le caractère de la personne même : « Je suis couillonne » (Justine), « Je suis parano » (Sarah), « J'ai toujours été comme ça » (Elena)... On peut lire autant dans ces aveux, que dans l'incohérence entre vécu personnel d'une situation dangereuse et le sentiment d'insécurité (soit une situation dangereuse n'a jamais eu lieu, soit dans des conditions qui diffèrent dans tous les aspects des situations qui sont vécues comme menaçantes) le poids de l'imaginaire social qui persuade les femmes

que le danger les attend dans les rues désertes, peu illuminées, le soir, lorsqu'elles sont seules. Cet imaginaire semble tellement fort que les femmes sont incapables de se libérer de ce sentiment d'angoisse qui pourtant est jugé infondé.

Comment alors expliquer cette force de l'imaginaire, de cette idée de danger permanent qui est à l'origine du sentiment d'insécurité chez les femmes ? La réponse à cette question nécessite une réflexion sur les identités qui structurent notre société.

Dans notre société qui se caractérise par une différenciation binaire des identités d'homme et de femme, le rapport entre ces deux catégories est profondément inégalitaire comme nous avons déjà pu l'illustrer par quelques exemples dans ce travail : l'homme dispose en moyenne de plus de ressources économiques, est moins concerné par un sentiment d'insécurité, bénéficie d'une plus grande liberté de circulation... Tendanciellement, l'homme se retrouve donc en position de force par rapport à la femme. La sociologue R.W. Colenn a expliqué la position de domination de l'homme sur la femme par le concept de « masculinité hégémonique » (1982). Ce concept, qui a été développé par la suite dans divers travaux, représentait dans ses débuts la forme culturellement idéalisée de la masculinité, une identité socialement et hiérarchiquement exclusive qui se caractérise par sa force et son agressivité, la compétition, une attitude intimidante ou encore la richesse économique. Cette identité intériorisée à travers un processus de socialisation genré lui permet, par la suite, d'accéder aux positions de pouvoir, et de reproduire l'organisation patriarcale de la société qui va maintenir ce rapport de domination. Les femmes étant intégrées dans ce même processus de socialisation, sont imprégnées en quelque sorte du « négatif » de l'identité masculine : ce qui est transmis aux femmes à travers l'éducation est donc un besoin de protection, l'incapacité à se défendre elle-même et l'acceptation d'une position de victime (cf. Kramer, Mischau 1993 : 50). Pour Pierre Bourdieu, la domination masculine, et la manière dont elle est imposée et subie, est le fruit d'une « violence symbolique » qui résulte de la communication autour des genres, générant une « soumission paradoxale » (Bourdieu 1998 : 7). La violence symbolique, contrairement à la violence physique, est fondée sur la « reconnaissance » par la « dominée » de son infériorité :

« La violence symbolique impose une coercition qui s'institue par l'intermédiaire de la reconnaissance extorquée que le dominé ne peut manquer d'accorder au dominant lorsqu'il ne dispose, pour le penser et pour se penser, que d'instruments de connaissance qu'il a en commun avec lui et qui ne sont que la forme incorporée de la relation de domination. » (Bourdieu 1990 : 10).

La violence symbolique s'exerce donc à travers des « instruments de connaissance » que partagent les deux sexes, qui vont déterminer la façon de penser autant du dominant que du dominé : de « se » penser

soi-même, et de penser le dominant. Ce processus produit l'acceptation par la dominée de sa condition de soumission, ce qui permet qu'un tel rapport se pérennise. Il s'agit bien d'un processus circulaire, qui se reproduit lui-même puisque les instruments de connaissance – l'éducation, les institutions morales, les médias, ... – ne sont que la « forme incorporée » du rapport hiérarchique. La domination masculine n'aurait, dans cette perspective, « pas besoin du patriarcat pour s'épanouir car elle s'appuie sur un processus de déshistoricisation et de naturalisation des rôles sexués » (Raibaud 2013).

L'infériorité intériorisée génère ainsi un sentiment d'insécurité subjectif chez les femmes, se pensant avant tout comme nécessairement impuissantes physiquement, potentiellement en proie à une « sexualité masculine prédatrice » (cf. Lieber 2008) :

« En définitive, selon certaines criminologues, les femmes ont constamment à l'esprit qu'elles risquent de se faire agresser lorsqu'elles déambulent dans les espaces publics après une certaine heure (Stanko, 1990). Riger, Gordon et Lebailly (1978) montrent que les femmes se perçoivent comme plus vulnérables, plus faibles et moins rapides que les hommes.[...]. Ainsi, plus une personne appréhende comme une réalité possible le fait d'être victime d'un crime majeur à ses yeux, plus elle aura peur. » (Condon et al. 2005 : 268).

Ces processus sociaux conduisent à une vision naturalisante de la femme comme étant vulnérable « en soi ». Nous avons évoqué plus haut que des comportements d'hommes perçus par une femme comme menaçants, sont, au niveau de la société vus comme, au pire, des « incivilités », ces interactions étant tellement répandues et « banales » qu'elles semblent être acceptées comme un fait contre lequel les femmes n'ont qu'à se protéger. Une fiche de conseils adressée aux femmes sur le site du Ministère de l'Intérieur français va jusqu'à affirmer que, « En raison de leur sexe et de leur morphologie, les femmes sont parfois les victimes d'infractions particulières » (cité dans Blache, Lapalud 2013). La cause de ces infractions serait donc à trouver chez la « femme, son sexe et sa morphologie ». Des conseils aux femmes pour mieux se protéger contre ces « infractions particulières » suivent cette affirmation. En liant la vulnérabilité féminine à son corps, à sa « nature », cette fiche forge un discours naturalisant un rapport social de domination qui, en réalité, se construit et reconstruit à travers les interactions sociales. Au lieu d'essayer de savoir dans quelle mesure ces interactions sont l'expression d'un rapport d'inégalité entre les sexes, ce texte de conseil suggère que ce serait aux femmes de se protéger davantage. Il apparaît ainsi que l'intégrité physique des femmes est davantage considérée comme une « question personnelle et individuelle que sociale » (Lieber 2008 : 201). Or,

« Les « risques évidents » que courent les femmes lorsqu'elles se déplacent dans l'espace public ne sont pas la conséquence de leur appartenance sexuée, mais participent de la production de cette appartenance. » (Lieber 2008 : 16).

L'acceptation généralisée des violences à l'égard des femmes comme étant liée à une vulnérabilité qui leur serait propre empêche une remise en question du rapport social dont il est l'expression et contribue donc à pérenniser la perception des femmes comme étant le sexe faible et vulnérable. Ainsi, dans le cadre d'une étude effectuée à Bordeaux sur l'amélioration à apporter pour diminuer le caractère androcentrique de l'aménagement de la ville, une grande partie des femmes interrogées n'ont pas su répondre, acceptant en quelque sorte silencieusement leur condition et déniaient les inégalités sexistes existantes dans l'espace public (cf. de Hesselle 2013). Claire Gavray, sociologue à la faculté de psychologie de l'Université de Liège affirme que

« [n]ous assistons à une “naturalisation” des genres : les femmes sont fragiles et n'ont donc pas à être dans l'espace public le soir, et les hommes sont par nature des prédateurs. Cela ne permet pas non plus aux hommes de se penser autrement. » (Claire Gavray, citée dans de Hesselle 2013).

Ces identités sont profondément intégrées par les individus et structurent autant leur pensée que leur comportement, au point où ni l'expérience personnelle (le décalage entre le vécu d'une situation menaçante et les situations et endroits ressentis comme insécurisants) ni les tentatives de rationalisation de la peur ne parviennent à maîtriser le sentiment d'insécurité qui reste présent dans le comportement de mobilité des femmes. Or, le sentiment d'insécurité prend toute son ampleur dans son impact sur l'usage de l'espace public par les femmes ; la peur devient « spatiale ». C'est alors que les questions de l'aménagement et de la perception de l'espace deviennent intéressantes : peut-on identifier les caractéristiques des lieux dans lesquels les femmes se sentent en insécurité ? Comment l'espace urbain dans sa matérialité physique voit-il projeté sur lui ces dynamiques sociales qui se cachent derrière le sentiment d'insécurité des femmes ? La partie suivante tente de répondre à ces questions.

Perception – Identifier les lieux anxiogènes de Bruxelles

La ville est un milieu angoissant pour les femmes. Mais il ne l'est pas toujours, ni partout. L'espace comme cadre matériel des interactions sociales en porte les traces et les oriente à la fois. Chaque endroit, par ses caractéristiques comporte différents indices quant aux personnes qui le fréquentent ou qui ne le fréquentent pas, aux actions et réactions qu'il permet ou non... Les différents éléments qui déterminent la perception de l'espace vont être interprétés par les femmes selon qu'elles s'y sentent protégées, ou au contraire exposées à des présences et à des rencontres non souhaitées. On peut dans ces cas-là parler d'un « raccourci cognitif » (Augoyard, Leroux 1992) qu'opèrent les femmes : des caractéris-

tiques d'un lieu sont directement associées à une menace, sans qu'elles soient menaçantes en elles-mêmes. Qu'est-ce qui caractérise plus précisément ces lieux insécurisants ?

La difficulté de cerner un sentiment d'insécurité dans une situation donnée consiste – contrairement à la perception d'un danger immédiat – dans le flou, l'absence d'une cause clairement identifiable qui le susciterait :

« Il n'y a que la perception confuse d'une menace, d'un risque possible non assigné à des objets directement menaçants. Mais, si ce sentiment n'est pas qu'hallucinoire, de quoi sera faite alors ma perception, sinon d'informations issues de l'environnement ? C'est à partir d'éléments supposés indiciaires, parfois seulement de signes, que mon anxiété trouvera motif, autrement dit raison, mais aussi configuration visuelle, sonore, olfactive chargée de sens pour moi. » (Augoyard, Leroux 1992).

La perception des lieux est centrale pour comprendre ce « raccourci cognitif » dont le sentiment d'insécurité est l'expression. Il s'agira dans cette partie de nous intéresser davantage à la perception d'espaces vécus comme menaçants afin de pouvoir qualifier les « lieux anxiogènes » de Bruxelles tels qu'ils sont ressentis par les femmes interrogées.

D'abord, nous verrons dans quelle mesure on peut parler d'une ambiance urbaine propre aux lieux. Ensuite, nous verrons comment la configuration des lieux, qui définit l'« espace du regard », intervient dans la perception de l'espace comme insécurisant ou non. A cette fin, nous proposerons une typologie d'espaces susceptibles de générer un sentiment d'angoisse. Enfin, nous nous interrogerons sur les possibilités et les limites d'une approche spatiale du sentiment d'insécurité.

Caractéristiques d'une ambiance « lugubre »

La perception d'informations issues de l'environnement nous renvoie à la notion d'ambiance urbaine qui s'intéresse notamment à l'expérience vécue sur le plan de la sensibilité, se fondant sur « une spatialité du proche, du contact, de l'interaction avec l'environnement immédiat » (Besse 2010).

Ambiance urbaine en tant que piéton

Notre analyse a montré que le sentiment d'insécurité des femmes apparaissait notamment lorsqu'elles se déplacent en tant que piétonnes dans les espaces publics, comme les rues, ou semi-publics comme les arrêts de métro. Ce mode de déplacement particulier – la marche à pied – permet une interaction entre l'environnement et l'individu qui crée une « inscription territoriale » propre, selon Georges Amar (1993).

Le concept d'« adhérence », développé par ce dernier, définit le degré de cette interaction avec son environnement : l'adhérence du piéton est particulièrement forte dans la mesure où il implique une immersion complète dans l'environnement. Le piéton est ainsi un véritable « capteur multi-sensoriel » (Piombini 2013) :

« La marche peut être comprise comme mise en œuvre de la poly-sensorialité du paysage urbain. Il s'agit avec la marche, avec notre mobilité corporelle, de devenir un "corps urbain", de faire corps avec la ville. Dans la ville, le marcheur est corps visuel et visible, corps sonore, corps sensible. » (Besse 2010 : 271).

Lorsque nous nous intéressons à l'espace vécu par la piétonne, nous nous intéressons à l'espace « haptique » (Besse 2010 : 266), qui, à côté de l'espace visuel prend en compte d'autres systèmes de construction de la spatialité transmis par les sens auditifs et olfactifs. Les effets sensoriels

« ne sont réductibles ni à une donnée exclusivement objective, ni à une donnée exclusivement subjective. Ils désignent l'interaction entre l'environnement physique, "objectif", le milieu social, culturel, technique et le paysage interne à chaque individu » (*ibid.*)

Dans les espaces anxiogènes, aussi bien la luminosité que la sonorité et l'odorat vont former un tableau, une ambiance propre à chaque lieu. Concernant les lieux d'angoisse tels qu'ils apparaissent dans les entretiens, on pourrait qualifier cette ambiance de « lugubre » (Justine), terme qui résume l'ambiance décrite dans l'ensemble des entretiens.

Luminosité

D'abord, la question de la luminosité est centrale dans la perception d'un endroit comme étant sûr ou insécurisant : les lieux avec une « faible luminosité », un « mauvais éclairage », « sombre », « noir », « obscur » (Valentina, Françoise, Justine, Rika,...) sont ressentis comme désagréables par les femmes, elles vont par conséquent les éviter dans les mesures du possible. Effectivement, la lumière occupe une place importante dans l'imaginaire collectif : en faisant reculer l'ombre, « la lumière conjure la menace de l'invisible et de l'inconnu » (Augoyard, Leroux 1992). Concernant la peur des femmes d'une agression par un inconnu, la luminosité d'un endroit a toute son importance dans la mesure où elle permet de maximiser leur connaissance et leur appréciation des personnes de l'entourage :

« [...] un bon éclairage permet à l'individu d'opérer une prédictibilité sur le comportement des autres passants et donc sur le sien propre. Cette capacité favorise l'évaluation du sentiment de sécurité. » (Augoyard, Leroux 1992).

Un espace sera par conséquent perçu comme sécurisant lorsque les femmes peuvent le « dominer visuellement et donc cognitivement » (*ibid.*). Or, un « bon » éclairage n'est pas synonyme d'un éclair-

rage fort, comme le remarque Judith qui souligne qu'il ne « faut pas non plus que ce soit ultra lumineux et très, très blanc » (Judith), ni d'une lumière « froide » (Françoise, Rika, Christine), qui est ressentie comme désagréable par opposition aux atmosphères et couleurs « chaudes ».

Sonorité

Les lieux et espaces étant tant « audibles » que « visibles », la sonorité contribue à former l'ambiance de l'espace. Les sons « font paysage », « au sens où ces sonorités constituent l'atmosphère [...] caractéristique de ces lieux » (Besse 2010 : 266).

La sonorité peut être abordée de différentes manières : en termes d'intensité (des voix fortes peuvent autant insécuriser que le silence), de fréquence (des sons graves ou aigus – « les sons graves évoquent plutôt la puissance, les sons aigus l'excitation ») ou encore de timbre (cf. Augoyard, Leroux 1992).

Des entretiens ressort que la sonorité est importante lorsqu'elle indique des présences sécurisantes ou insécurisantes. Sarah affirme écouter les échos des personnes venant en face, afin d'identifier s'il s'agit de voix masculines ou féminines. Entendre « des pas » derrière soi est également associé à une situation insécurisante (Sarah et Rika). Cela sous-entend en effet l'absence d'autres bruits qui couvriraient ces sons de pas, ce qui indique donc que l'on pourrait se trouver seule face à la personne venant derrière soi et dont on ignore l'identité. Un endroit « désert », comme il est décrit dans plusieurs entretiens (Sarah, Françoise, Justine, Christine), suggère le silence et l'absence. Des bruits qui, au contraire, relèvent d'activités qui laissent supposer une présence sociale, un « contrôle social » comme nous l'avons évoqué plus haut, sont ressentis comme sécurisants, comme à la place Flagey, par exemple, où il y a « beaucoup d'actions, beaucoup de bruit » (Anne).

Odorat et propreté

Enfin, l'odorat est également impliqué dans la perception de l'espace. Des affirmations telles que « ça va peut-être pas sentir très bon, là » (Christine, lorsqu'elle est invitée à réagir à une photo d'un passage sous un pont) ou « ça pue la pisse » (Justine, décrivant un passage souterrain à Namur) mettent en évidence que les lieux insécurisants se définissent aussi par leur « géographie olfactive » (Besse 2010 : 266). L'odorat est directement associé à l'état de propreté des lieux :

« - J'aime pas l'odeur, c'est une odeur qui sent pas bien.
- Il y a l'odeur, et quoi d'autre qui fait que c'est pas agréable ?
- La saleté, les gens qui dorment par terre... » (Elena).

Une ambiance « sale » est aussi une ambiance « glauque » (Judith). Comment expliquer ce lien entre odorat, propreté et sentiment d'insécurité ? Certains géographes et anthropologues ont retracé la « désodorisation » du monde, caractéristique de l'histoire moderne. Selon l'historien Alain Corbin, une des principales conséquences des travaux haussmanniens aurait été « d'aboutir à une répartition sociologique des odeurs » (A. Corbin, cité dans Tran Ba Huy 2000), entre certains quartiers rénovés et aérés de Paris et d'autres moins favorisés, plus populaires. La désodorisation bourgeoise s'opposerait alors à la puanteur prolétarienne. D'après Norbert Elias, aussi bien l'élévation du degré de pudeur que l'intériorisation d'un contrôle de ses pulsions physiques – un « auto-contrôle » imposé à soi-même qui interdit l'expression spontanée de ces pulsions – caractérisent le « processus de civilisation » des sociétés occidentales (Elias 1969). La capacité et la disposition à maîtriser les pulsions liées aux fonctions corporelles se sont, à travers ce processus, établies comme normes. Le non-respect de cette norme heurte une sensibilité aux odeurs qui s'est progressivement développée dans le temps et qui est aujourd'hui intériorisée par les individus :

« De nos jours, une désodorisation s'est progressivement installée faisant de nous des êtres intolérants à tout ce qui perturbe le silence olfactif de notre environnement. » (Tran Ba Huy 2000 : 107).

Il semble alors que les odeurs laissant supposer un manque d'hygiène sont associées par les femmes – dans un monde où désodoriser et réodoriser sont devenus les « must de la modernité » (*ibid.*) – aux endroits « mal fréquentés », suspects d'abandon et par conséquent, d'absence de contrôle social.

Ces ambiances « lugubres » appartiennent notamment à certaines configurations spatiales, d'« écrans construits », dont nous développerons une typologie par la suite. Il ne s'agit pas de proposer une morphologie type des espaces anxiogènes, mais de « contextualiser d'un point de vue spatial » (Amphieux 2003b) les ambiances « lugubres » comme nous les avons saisies ci-dessus.

L'espace du regard : perception de l'« écran construit » et sentiment d'insécurité

Dans son ouvrage « The image of the city », Kevin Lynch propose, entre autres, une catégorisation de différents effets obtenus moyennant l'organisation de « l'écran construit » (Lynch 1960), en mettant en avant dans quelle mesure les différentes formes urbaines influencent la perception de notre environnement. Son approche a notamment permis de souligner la dimension visuelle de la perception humaine et nous invite à considérer la perception visuelle sur le plan de l'« écran construit ».

Comment l'écran construit se présente-t-il dans un contexte de sentiment d'insécurité et quelle interprétation pouvons-nous en faire ?

Nous intéressent à la perception visuelle, notamment du piéton, la notion d'« espace du regard » nous permet de définir le « périmètre » que nous prendrons en compte dans cette analyse de l'écran construit (Augoyard, Leroux 1992) :

« Une autre notion importante de l'analyse de la situation de déambulation du piéton est celle de l'espace du regard. Tout en marchant, l'individu doit donc assurer les opérations de contrôle et de vérification en balayant l'espace de ses yeux. » (Augoyard, Leroux 1992).

Ce que le piéton peut ou ne peut pas voir dans son entourage immédiat, ce qui est visible et perceptible et ce qui reste dissimulé par une certaine configuration des lieux définira l'interprétation qu'il en fera. Nous avons souligné dans la partie précédente combien les présences et les absences anticipées ou réelles pèsent dans le sentiment d'insécurité des femmes. Il est alors intéressant d'analyser « l'écran construit » selon *le champ des possibles* qu'il permet ou qu'il impose en termes d'interaction avec ces deux types de présences : l'impression de pouvoir accéder aux présences sécurisantes ou de se voir imposer une interaction avec les présences insécurisantes permet en partie d'expliquer la perception d'un lieu comme angoissant. Sur base de ces critères nous proposerons une typologie de configurations spatiales anxiogènes, en gardant à l'esprit qu'il ne s'agit pas de définir des morphologies types, mais de classer des configurations de lieux selon les perceptions différentes de l'écran construit tel qu'il se présente dans les limites de l'espace du regard.

Proposition d'une typologie de lieux anxiogènes

L'espace du regard, orienté par l'organisation de l'écran construit, va définir les interactions anticipées et les réactions possibles dans une situation donnée. Les espaces ressentis comme anxiogènes le sont alors à deux niveaux :

Premièrement, ils indiquent/délimitent une interaction possible avec les présences que nous avons définies plus haut comme *sécurisantes*. Les espaces anxiogènes se caractérisent justement par une impression de ne pas pouvoir communiquer, de ne pas avoir accès à ces présences. Cette impression peut survenir de deux manières différentes : d'abord, l'ouverture de l'espace peut aboutir à une impression d'abandon à l'extérieur, dans l'espace public et par opposition à l'intérieur, l'espace privé et protégé. Ensuite, l'espace peut être, au contraire, fermé, et donner une impression d'isolement des présences sécurisantes.

Deuxièmement, l'interprétation de l'espace construit touche à l'interaction anticipée et les réactions qu'il impose ou permet face aux présences

insécurisantes. Les possibilités de fuite, mais aussi d'orientation sont, face à ces présences, les critères déterminants. L'espace peut-être construit de manière à ce qu'il ne permette pas de s'enfuir, ou de se retirer d'une interaction non souhaitée lorsqu'il est construit de manière étroite ou en longueur. Ensuite, il peut, au contraire, susciter un sentiment d'être perdue de par sa largeur et complexité qui offrent également de multiples possibilités d'approche ou de cachette à l'agresseur éventuel.

Sur base de ces critères, nous pouvons identifier quatre types de lieux dont nous développerons les caractéristiques par la suite : le couloir, le labyrinthe, la ruelle et le désert urbain.

Typologie de configurations spatiales anxiogènes selon les interactions possibles ou imposées avec les présences sécurisantes et les présences insécurisantes

		Interaction avec les présences insécurisantes	
		<i>Étroitesse, Allongement / Manque de possibilités de fuite ou d'évitement</i>	<i>Largeur, Complexité / Sentiment d'être perdue et exposée</i>
Interaction avec les présences sécurisantes	<i>Ouverture / Abandon</i>	Ruelle	Désert urbain
	<i>Enfermement / Isolement</i>	Couloir	Labyrinthe

Tous les critères ne pèseront pas de la même manière dans les différents types. Ainsi, le désert urbain se caractérisera davantage par la sensation d'abandon, tandis que le labyrinthe inspire plutôt la crainte par le nombre de cachettes qui y sont redoutées et la complexité des lieux qui rend l'orientation plus difficile.

Dans cette interprétation des perceptions visuelles, nous croiserons les informations extraites des entretiens concernant deux thématiques distinctes : celles sur les présences redoutées ou au contraire recherchées dans un contexte d'insécurité, et celles concernant la perception visuelle. Il s'agit alors de créer des liens explicatifs entre ces deux types d'informations, ce qui implique forcément un champ d'interprétation large.

Le type « couloir »

Le premier type de configuration de lieux que nous pouvons identifier et qui apparaît le plus fréquemment dans les entretiens – notamment en lien avec les espaces de mobilité – ce sont les couloirs : les couloirs des arrêts de métro, les couloirs de gares, les passages qui relient deux arrêts... Le type « couloir » se caractérise autant par sa longueur et son

étroitesse que par l'impression d'isolement de l'environnement. Nous pouvons distinguer deux sous-catégories qui présentent des aspects supplémentaires dans le type « couloir » : les couloirs avec des coudes et les passages sous ponts.

Le couloir se caractérise d'abord par son « impression de longueur » : « C'est long, donc c'est loin » (Françoise), il s'agit d'« un long passage interminable » (Justine). Une femme parle des « petits couloirs » à la Gare du Midi qui obligent à faire le tour de la gare (Sarah). Il y a également les descentes vers le métro, suivies de longs couloirs, comme à l'arrêt de métro Parc (Françoise). Elena qui affirmait passer « tellement vite » à un certain endroit, le situe dans le « long couloir » à la Gare Centrale, le passage entre la gare des trains et les arrêts de métro. Les couloirs produisent un effet de tunnel dans la mesure où il y a peu de visibilité (« Il y a pas de visibilité à gauche à droite » Françoise) et la sensation d'étroitesse qui donne l'impression de ne pas pouvoir s'échapper, d'être « enfermée » (Rika) ou « cloisonnée » (Justine) :

« T'as aucune visibilité, t'es enfermée dans un truc, t'as un néon sur ta tête, en plus t'as une longueur. Et c'est aussi le fait qu'il y ait pas du tout de cassure dans les murs, d'objet ou quoi que ce soit, ça allonge ton trajet. » (Justine, en commentaire de la photo 3 qu'elle associe à une « scène de crime » et à l'arrêt de métro Yser).

Certains longs couloirs peuvent être « interrompus » par des coudes ou des courbes comme par exemple aux arrêts de métro Pétillon ou Delta. Au lieu d'être guidé vers une issue « interminable », le champ visuel est raccourci (Sarah) :

« En fait ce sont des couloirs qui souvent ne sont pas rectilignes, du coup ils sont assez longs et ils ont plusieurs coudes, donc il y a plusieurs endroits comme ça à Bruxelles, c'est pas un endroit particulier, mais c'est un petit endroit, où tu te dis bon il y a personne, c'est quand même louche maintenant. » (Sarah).

L'inquiétude liée aux coupures dans les couloirs se résume à la question : « Qu'est-ce que je vais trouver derrière ce coin... » (Sarah). Au manque de visibilité et à l'absence de possibilité de fuite, s'ajoute alors l'impossibilité d'anticiper les présences éventuellement menaçantes.

Les passages sous pont sont également des endroits redoutés par les femmes, comme le passage sous le pont Thomas à Schaerbeek :

« Ben, il y a un pont que tu dois passer pour arriver à un arrêt de tram qui s'appelle Thomas. Je crois que c'est un peu plus large... et là pareil, c'est pas très rassurant la nuit. Le jour, ça va. Les dessous de pont, c'est vraiment pas rassurant. » (Judith).

De par leur forme construite (étroitesse, longueur, espace fermé), ils s'intègrent dans le type « couloir ». Du fait de ne pas offrir de possibilités de s'échapper, au cas où une situation désagréable, redoutée surviendrait, l'étroitesse, qui caractérise le type « couloir », impose une manière d'interagir avec les présences insécurisantes :

« Je reviens du Centre en tram, je dois passer sous le pont Thomas, et ça, le soir j'aime pas. [...] En fait, c'est très étroit. Donc s'il y a quelqu'un de l'autre côté qui arrive, t'as l'impression que tu sais pas... je sais pas, tu dois le passer, il doit passer. Il m'est jamais arrivé quelque chose mais c'est juste l'idée que j'aime pas. » (Rika).

Le couloir ne permet pas d'autre fuite qu'en avant ou en arrière et limite ainsi la possibilité de s'éloigner des présences insécurisantes.

Aux caractéristiques du couloir comme nous les avons déjà énoncées (longueur, étroitesse), s'ajoute l'impression de ne pas avoir accès aux présences sécurisantes de par l'isolement provoqué par l'espace construit. Cette impression se traduit par une idée d'enfermement (« T'es enfermée », Justine), une sensation d'« oppression » (Valentina), de ne pas pouvoir atteindre les présences sécurisantes :

« Je sais pas si c'est l'architecture aussi... je veux dire, à Midi sous le pont tout ça, c'est aussi un lieu où tu te dis que si vraiment il y a quelque chose qui arrive, et je crie personne va m'entendre. » (Valentina).

Dans le cas d'un passage sous une voie de circulation, un contexte acoustique particulier, bruyant, vient renforcer l'impression d'isolement puisque tout appel à l'aide dans ce contexte sonore est condamné à se noyer dans le bruit de la voirie :

« Le passage sous la route, c'est bruyant. Et la dernière fois que je suis passée, il faisait nuit. Il y a des escaliers pour monter qui sont pas éclairés, donc... je sais pas, je me dis que quelqu'un qui aurait de mauvaises intentions, s'il voulait faire du mal à quelqu'un ce serait un endroit idéal, puisqu'il y a personne et

que c'est très bruyant donc même si on voulait alerter quelqu'un ce serait pas possible. » (Anne).

Les photos auxquelles les femmes ont été invitées à réagir représentant des formes de couloir ont été décrites comme « scène de crime » (Justine) ou extraites d'un « film d'horreur » (Rika) ce qui témoigne du poids de l'imaginaire collectif qui est associé à ces lieux.

Le type « labyrinthe »

Le deuxième type de configuration identifié est celui du « labyrinthe ». Il s'agit de lieux, qui, contrairement aux couloirs, présentent une complexité qui empêche une bonne visibilité ou compréhension des lieux, et qui semblent offrir des cachettes éventuelles aux agresseurs potentiels. La combinaison de la complexité et de la largeur des lieux peut, par ailleurs, donner l'impression à l'usagère d'être perdue, de ne pas savoir où aller.

Ces lieux du type « labyrinthe » identifiés par les femmes se situent notamment dans les stations de métro importantes, où la réalisation de travaux donne une impression de confusion et de désordre. Les nombreux recoins dont est pourvu ce type d'espace sont interprétés comme autant de cachettes et de lieux d'agressions potentiels. C'est, par exemple, le cas de l'arrêt de métro Schumann :

« Surtout à Schumann, l'arrêt où il y a tous les travaux, de nouveau, si quelqu'un veut m'agresser là, c'est facile, parce qu'avec tous les travaux, il y a plein d'endroits où il n'y a pas de lumière, où personne t'entend, où tu peux vraiment rester coincée dans un coin. » (Valentina).

Les recoins peuvent aussi exister dans un espace large encombré par des objets qui, encore une fois, empêchent la bonne visibilité et offrent des cachettes potentielles. Sarah évoque ainsi la « salle principale » (largeur) de l'arrêt de métro Delta où « il y a des gros piliers » (complexité).

Face à ces menaces potentielles, les possibilités de réagir qu'offre cet espace ne sont pas limitées – comme c'est le cas du type « couloir » – mais au contraire, trop nombreuses, au point de devenir confuses :

« L'arrêt à Schumann, c'est aussi que pour sortir de l'arrêt c'est pas évident. C'est pas bien signalé, il faut passer par des petits escaliers, je crois que c'est ça, d'avoir une sortie tout près, un moyen de s'en sortir si on veut. » (Valentina).

C'est également le cas de l'arrêt de métro Arts-Loi, en travaux « depuis longtemps », donc « tu sais jamais où aller » (Justine).

Une deuxième caractéristique, qui semble moins peser dans l'appréciation des lieux du type « labyrinthe », réside dans le caractère fermé de l'espace, et dans l'isolement des présences sécurisantes qui en résulte. Valentina explique que ce qui fait peur dans les recoins qui caractérisent les labyrinthes, c'est l'éloignement des présences sécurisantes (« Personne t'entend », « Tu peux rester coincée », « Les gens te voient pas ») :

« Si quelqu'un veut t'éloigner des autres, les gens te voient pas, alors que normalement, à l'arrêt de métro non, parce que l'espace est grand. » (Valentina).

Le parking est un lieu emblématique des lieux anxiogènes et est cité dans un des entretiens, par Christine. Sans que la perception de ce lieu ait été développée dans les entretiens, on peut supposer qu'il fait partie du type « labyrinthe » : il s'agit, généralement, d'espaces fermés, mais larges en même temps, où un mélange de piliers, de voitures et de passages donne une impression de complexité.

Le type « ruelle »

Les ruelles (petites rues) sont des endroits redoutés et évités par les femmes, comme en témoigne Justine par exemple :

« Ben à la limite je préfère les plus grandes rues, style Trône, avenue de la Couronne, enfin des trucs comme ça quoi. Je fais plus facilement la chaussée de Wavre jusqu'au boulevard... que de prendre les petites rues desquelles je me méfie. » (Justine).

Par rapport aux deux types précédents, il s'agit d'un espace « ouvert » : la ruelle situe l'individu à l'extérieur, ce qui affectera autrement le caractère anxiogène de la non-accessibilité aux présences sécurisantes.

Les « ruelles » désignent des petites rues, qui, par opposition aux avenues larges, sont relativement étroites et perçues comme désagréables :

« Je vais plutôt faire un détour que de prendre les petites rues. Plus les rues sont larges et qu'il y a de la circulation, plus je préfère. » (Justine).

« Sainte-Catherine plutôt que d'attendre à Comte de Flandre, parce que c'est moins des petites rues. » (Françoise, expliquant pourquoi elle préfère descendre à Sainte-Catherine).

Par son caractère étroit, la ruelle rejoint le type « couloir ». Il semblerait que ces lieux sont perçus comme des « scènes de crime potentielles », dans la mesure où ils imposent la proximité avec les présences insécurisantes et limitent les possibilités d'échapper.

Contrairement aux deux types présentés précédemment, les ruelles sont des espaces ouverts. L'entrée en contact avec les présences sécurisantes y semble difficile, tout comme pour les types « couloir » et « labyrinthe », mais pour des raisons différentes. Plus qu'un isolement dû à un enfermement, l'impression qui se produit se rapproche davantage du sentiment d'abandon dans l'espace public : à la rue, on est « dehors » par opposition au « dedans » de l'espace privé, protégé. Les femmes chercheront alors à éviter ces rues abandonnées au profit de chaussées plus larges et plus animées, qui atténuent l'impression d'abandon :

« Au retour je prends la Chaussée [...] ou la rue Dansaert, c'est des rues où il y a du trafic, alors que si je prenais le trajet le plus court pour rejoindre la place de Molenbeek à Comte de Flandre, ben il y a personne, c'est désert, donc... » (Françoise).

L'ouverture combinée à l'étroitesse dans les ruelles se traduit aussi par un accès facilité aux maisons particulières, donnant l'impression de pouvoir joindre aisément des présences sécurisantes, ce qui permet d'expliquer pourquoi certaines ruelles ne sont pas considérées comme insécurisantes. Ce n'est pas le cas du type « désert urbain », comme nous le verrons ci-dessous.

Le type « désert urbain »

Le type « désert urbain » regroupe des lieux qui, au premier abord, ne semblent pas présenter de points communs : zones résidentielles, zones d'industrie urbaine, parc,... Lorsque ces lieux inspirent un sentiment d'insécurité, ils se rejoignent cependant sur deux aspects ce qui permet de les regrouper dans une même catégorie : la combinaison de largeur et d'ouverture dans ces espaces fait dominer une impression d'abandon et d'éloignement des présences sécurisantes, d'où le nom de « désert ».

Le « désert urbain » se caractérise par une largeur donnant l'impression d'un espace illimité et incontrôlable, telle qu'elle s'offre à proximité du

canal par exemple (lieu potentiellement anxiogène cité par Judith et Christine) ou sur des « grands chemins » (Valentina) et par les dimensions des bâtiments aux abords de ces espaces : Judith mentionne « les bâtiments très hauts » et Christine les « tours » et « grands buildings » à la Gare du Nord, tandis que Sarah évoque les « grandes clôtures de trois mètres de haut » dans certains quartiers résidentiels ou les « grandes baies vitrées » à proximité d'une école qui devient un lieu anxiogène de nuit. En anticipant une rencontre menaçante, cette largeur offre d'abord de multiples possibilités d'approche pour l'agresseur éventuel. Les grandes dimensions et l'absence de repères en cas de fuite donnent l'impression d'un espace qui n'est plus maîtrisable, dans lequel on est d'une certaine manière perdu – effet semblable à celui induit par une configuration complexe des lieux. La complexité ne semble pas dominante dans les lieux du type « désert urbain », à l'exception du parc où la présence de buissons suggère « qu'il y a peut-être quelqu'un qui va sortir de l'arbuste » (Françoise, en commentant la photo n°4 représentant un passage dans un parc).

Le critère qui semble le plus déterminant pour caractériser ce type, est l'impression d'abandon par rapport aux présences sécurisantes qu'il suscite.

Tout comme le type « ruelle », le désert urbain est anxiogène dans la mesure où les personnes se sentent abandonnées, exclues de l'espace privé qui semble par ailleurs inaccessible – une exclusion qui laisse la personne devenir une proie pour tout danger, que ce soit une rencontre menaçante ou un accident. La peur d'un accident, événement totalement indépendant des présences insécurisantes et faisant seulement référence à l'absence des présences sécurisantes, a été évoqué dans le contexte de quartiers résidentiels (Christine par rapport à Woluwé-Saint-Pierre et Sophie par rapport au quartier de l'Observatoire à Uccle). Ces quartiers résidentiels, avec leurs « grandes clôtures », et des maisons bâties en retrait donnent une impression d'éloignement de l'espace privé sûr, et une impression d'abandon à l'extérieur de l'espace public. Ces caractéristiques nous permettent de classer ce type de zones résidentielles qui présentent des dimensions larges, comme « désert urbain ».

Cette même impression d'abandon peut naître dans les zones résidentielles traversées par des grandes voies :

« D'Uccle j'ai marché jusqu'à Etterbeek. Et là, c'était un grand chemin. Je suis passée par l'Université et là aussi ça me donnait un peu un sentiment d'insécurité, parce que, de nouveau, il y a le parc, il y a l'Université, mais il n'y a pas des maisons à côté. [...] Je me promenais au milieu, là où il y a l'arrêt du tram et tout ça, là c'est vraiment un chemin, où il n'y pas de lumière. Il y a des maisons mais elles ne sont pas tout près, alors que dans les petites rues, t'as la maison à côté de toi. [...] Il y a le parc, la route pour les voitures, au milieu tu peux passer, et il y aussi la voie du tram, et de nouveau la route pour la voiture,

et puis des maisons, donc très loin. Et donc si là, si tu cries, ils t'entendent pas forcément. » (Valentina).

A part les zones résidentielles, les espaces qui communiquent une sensation d'exclusion, notamment de nuit, sont ceux qui se caractérisent par une activité limitée aux heures de la journée. Ce sont les bureaux, les ateliers, les écoles, les parkings (ouverts) qui y sont associés, un « écran construit » qui est interprété comme indiquant l'absence, l'inaccessibilité de présences sécurisantes :

« C'est une rue très bien en journée et tout, c'est des petits artisans, mini-industrie, c'est encore un environnement plutôt d'ateliers... c'est près de la place Jourdan, donc c'est génial, mais la rue en elle-même, quand il y a une place où il n'y a pas d'animation, un parking, des immeubles et puis il y a rien et on monte la rue, et il y a un peu des façades aveugles, donc... c'est la rue de l'Orient. » (Françoise).

« Par exemple quand tu te balades du côté du canal et tout ça, Bellevue et toutes ces choses, là, t'as tout des maisons où tu te dis si t'essaies de prévenir quelqu'un personne va savoir te répondre parce que il y a pas de maison [d'habitat]. En journée ça va, parce qu'il y a plein de bureaux, mais en soirée... » (Judith).

Les « garages » et les « façades aveugles » sont ressentis comme particulièrement désagréables (Françoise, Sarah), encore une fois parce qu'ils renvoient la personne à sa condition d'exclusion dans l'espace public ouvert, dans le « dehors », le « dedans » étant inaccessible.

Comme nous l'avons mentionné plus haut, le parc apparaît comme un lieu anxiogène, que les femmes s'interdisent (« Mais bon, le soir j'y vais pas non plus, je vais pas me promener seule dans un parc ou dans une forêt, de manière générale », Rika). Comme dans le cas du parking souterrain, il s'agit de lieux emblématiques, considérés comme menaçants pour les femmes. C'est peut-être pour cette raison qu'aucune répondante n'a jugé nécessaire de s'attarder sur une description du parc la nuit, tellement le caractère « interdit » paraît évident, aller de soi. Il est toutefois intéressant de s'interroger sur une classification éventuelle de ce lieu. Suivant les critères que nous avons identifiés plus haut, le parc est un espace ouvert, mais aussi large et complexe. Il s'intègre ainsi dans la catégorie de désert urbain : l'impression d'abandon y domine, tout comme la multiplicité de cachettes potentielles. L'« écran construit », devient, dans le cas du parc, l'« écran planté ».

La typologie développée dans cette partie ne vise pas à associer chaque lieu anxigène à un seul type, mais à identifier les critères qui permettent d'expliquer l'émergence d'un sentiment d'insécurité en analysant les différents effets de l'« écran construit » dans les limites de l'espace du regard. Selon la perspective de l'individu, du piéton, un lieu peut changer de type, ou devenir un type hybride. C'est le cas des rues étroites (type « ruelle ») présentant des façades aveugles d'un côté (type « désert urbain »), où un changement du trottoir permet de modifier l'espace du regard et ainsi la perception de l'espace, comme l'explique Sarah :

« Et ce qui influence beaucoup mes déplacements, c'est par exemple, le côté de la rue ou des rues où il y a des maisons particulières, où je peux sonner aux portes. Des rues où il y a des garages, des façades aveugles... par exemple, ici, dans cette rue, la rue des Volontaires, il y a un côté de la rue où il y a une école, donc en façade c'est les fenêtres, et une salle de gym, donc la nuit il y a personne forcément, et donc moi je change de trottoir à cet endroit-là [...] » (Sarah).

Le « type » étant par définition un idéal, la complexité de la réalité nous oblige à repenser l'application de cette typologie au cas par cas : lorsqu'un espace inspire un sentiment d'angoisse, son « écran construit » doit être évalué selon les caractéristiques dominantes et déterminantes pour la perception de l'espace comme insécurisant.

Cette analyse spatiale permet notamment d'aborder l'espace et de considérer son aménagement selon le sentiment d'insécurité qu'il peut inspirer aux femmes. Or, cette approche de l'analyse de l'espace a fait l'objet de nombreuses critiques que nous voulons brièvement présenter et commenter par la suite.

Regard critique sur une approche spatiale du sentiment d'insécurité des femmes

Se sentir en sécurité en ville est une condition indispensable pour permettre l'interaction entre les individus. Le lieu qui est censé accueillir ces échanges, doit y être propice afin de les rendre possibles, comme le souligne la sociologue Jacqueline Coutras :

« Pour que les rencontres dépassent la coprésence et deviennent sources d'échanges intersubjectifs, il faut que, par sa configuration physique, par les personnes susceptibles d'y être rencontrées, par l'imaginaire dont il est porteur, le lieu procure un sentiment de sécurité. » (Coutras 1996 : 101).

Face à la problématique de l'insécurité des femmes et du partage inégal de l'espace public entre femmes et hommes, de nombreux programmes

d'aménagement proposent des réponses urbanistiques. Or, l'approche du sentiment d'insécurité des femmes d'un point de vue spatial présente certaines limites, comme nous le verrons par la suite.

Possibilités

À l'échelle locale, nombreuses sont les villes telles que Berlin ou encore Montréal à avoir traduit leur volonté de rendre la ville accessible autant pour les femmes que pour les hommes en mesures concrètes. La question du sentiment de sécurité ou d'insécurité des femmes en lien avec leurs possibilités de déplacements y est bien présente. Un manuel commandité par l'administration de la ville de Berlin « Gender Mainstreaming dans le développement urbain », prône, par exemple, des mesures d'aménagement qui augmentent le sentiment de sécurité. Sous le titre « Ville des chemins courts et sûrs », ce manuel met en avant l'importance de la qualité des arrêts des transports en commun, en termes de visibilité et d'intégration d'activités commerciales, afin de permettre davantage de contrôle social dans ces lieux. Concernant les parkings souterrains et l'infrastructure pour cyclistes, ce rapport considère, encore une fois, l'importance de la bonne visibilité, de la luminosité et d'une orientation facilitée (cf. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin 2011 : 35). En France et au Québec, les organisations inter-municipales ont également créé des guides à destination des autorités municipales afin d'intégrer la dimension du genre dans leur politiques publiques. Le rapport « Une ville à la mesure des femmes » (Fédération canadienne des municipalités 2004) souligne que « [l']insécurité est, en effet, l'une des principales barrières qui empêchent les femmes de circuler dans la ville en toute liberté. Le soir, particulièrement, les statistiques l'attestent, les femmes utilisent beaucoup moins les transports en commun. » Dans plusieurs municipalités, la prise en compte des besoins des femmes a donné lieu à des actions pour accroître la sécurité des usagères. Une étude réalisée à Toronto en 1989 sur le sentiment d'insécurité des femmes, portant sur plus de 65 stations de métro et arrêts d'autobus, a mené les responsables à créer le « service de descente entre deux arrêts », offert en soirée, qui permet aux femmes de se rapprocher de leur destination.

En Belgique, l'absence féminine dans la planification, et notamment la planification de la mobilité est flagrante jusqu'à nos jours, comme le souligne Claudine Lienard, chercheuse à l'Université des Femmes :

« Il faudrait renforcer la présence des femmes dans les instances où on discute de la mobilité. En Wallonie, elles ne constituent qu'un cinquième des participants ! Les femmes et leurs organisations devraient arriver à entrer de manière collective dans les conseils d'avis, à participer aux plans locaux de mobilité, à instaurer un rapport de force pour se faire entendre concrètement, à trouver des relais politiques pour défendre leurs revendications. C'est une expérience que nous avons faite en tant que Coordination bruxelloise de la Marche mon-

diale des femmes [...] Mais il faut d'abord que les femmes se réapproprient la mobilité – ainsi que les espaces publics, y compris celui de l'expression publique – car leur point de vue est aussi important que celui du technicien, de l'économiste ou du décideur politique. » (Claudine Lienard, citée dans Sirilma 2011 : 26).

Les « marches exploratoires » sont un premier outil pour recueillir ce point de vue des femmes sur la perception de l'espace comme insécurisant, pour ensuite l'intégrer dans des propositions d'aménagement. A Bruxelles, l'association Garance effectue ce type d'enquête de terrain et diffuse par la suite les multiples propositions, recueillies lors de marches exploratoires pour rendre l'espace public plus accueillant pour les femmes (telles que des panneaux d'information qui permettent de « savoir où l'on est et où l'on va », une configuration des lieux offrant « transparence et visibilité », ou encore un éclairage adapté) (cf. Zeilinger, Chaumont 2012). Ces propositions rejoignent ce qui, dans le monde germanophone, caractérise les « lieux de confort » (*Wohlfühlraum*), par opposition aux « lieux d'angoisse » (*Angstraum*) : une meilleure signalétique, des chemins avec une grande visibilité, des connections visuelles, une illumination abondante, de l'animation... (cf. Kloyber 2007 : 57). En effet, « De la lisibilité de l'espace et de la compréhension intuitive de la direction à prendre naît le sentiment de confort », selon l'architecte Anne Leemans (Leemans 2007).

Dans le cadre de « Mobil2040 », qui se veut être une « étude prospective et pluridisciplinaire » sur la mobilité à Bruxelles à l'horizon 2040, lancée par Bruxelles Mobilité, une publication a vu le jour. Elle démonte les idées reçues autour de la dangerosité de l'espace public pour les femmes et une conception de la ville favorisant son appropriation par les seuls garçons et hommes, tout en proposant des mesures d'aménagement censées rendre l'espace plus propice à son utilisation par les femmes. Parmi ces propositions figurent la création de lieux « agréables et plus sécurisés » au niveau du ressenti (éclairage, végétation,...), un espace qui accueille des activités et des rencontres, et une organisation de la mobilité qui offre des services dédiés aux femmes comme « les taxis roses » (conduits par des femmes) (Mobil2040 2014). L'article conclut que

« Ces mesures n'ont pas la prétention de régler le problème de la position de la femme dans l'espace public mais, du moins, assurent un peu de confort en attendant un changement de fond des rapports hommes-femmes. » (Mobil2040 2014).

Tous ces éléments nous indiquent une prise en compte émergente du point de vue féminin dans l'aménagement de l'espace. Pour que ces propositions ne restent pas lettre morte mais se traduisent en réalisations concrètes, dans le cadre d'une réflexion globale qui saisit les

enjeux sociaux de l'inégalité entre hommes et femmes, elles doivent pénétrer la planification urbanistique en amont :

« Pour que l'analyse de genre soit bien intégrée dans la planification urbanistique, il faut un soutien durable des autorités politiques et de l'administration. Sont nécessaires, entre autres : une qualification technique des professionnelles, initiale aussi bien que continue ; des objectifs et des évaluations régulières ; une intégration de critères genrés dans les processus de planification et les cahiers de charges ; la parité dans les organes de prise de décisions (communaux, régionaux, jurys lors de concours). » (Zeilinger, Chaumont 2012 : 6).

Un traitement de la question de l'insécurité dans l'espace public du point de vue des femmes a été critiqué par divers auteurs. Les risques pointés par ces auteurs doivent, en effet, être pris en considération, afin de ne pas traiter le sentiment d'insécurité des femmes de manière symptomatique mais de prendre en compte les dynamiques sociales qui se trouvent au fondement de ce sentiment.

Limites

Les critiques de cette approche se rejoignent dans la mesure où toutes regrettent un détournement du problème de « l'homme qui exerce la violence » vers « la femme qui éprouve un sentiment de peur ». Une réflexion en profondeur sur les rôles sociaux de genre ferait défaut. Rossella Selmini, représentante du Forum Italien pour une ville sûre, affirme qu'une prise en compte du sentiment d'insécurité des femmes les stigmatise comme étant sujettes à des « risques particuliers ». Cette prise en compte des femmes n'est ainsi pas synonyme d'une remise en question du rapport social entre les sexes, mais contribuerait plutôt à une « naturalisation » de la vulnérabilité des femmes (Selmini, citée dans Lieber 2002). La localisation cartographique de phénomènes sociaux a en ce sens a été dénoncée comme « fétichisme spatial » (Glasze et al. 2005), qui ne s'interroge plus sur les structures politiques, économiques et sociales derrière les pratiques. Or, le sentiment d'insécurité des femmes ne trouverait pas son origine dans un environnement construit, ni dans la « nature » féminine, mais plutôt dans des processus de socialisation genrée, les discours dominants et des représentations symboliques qui accordent une certaine signification au sexe féminin.

Ruth Becker, chercheuse en études de genre, aménagement et habitat à l'Université de Dortmund, critique dans ce déplacement du problème de l'insécurité d'une société discriminatoire vers « la femme », le fait que l'origine de la peur soit rendue invisible, et effacée de la conscience sociale. Ce qui reste est un problème psychologique des femmes – leurs peurs individuelles – donc un phénomène qui s'intègre parfaitement dans la structure hégémonique dominante : les femmes, peureuses, sont en nécessité de la protection de l'homme. Pour cette auteure, une réflexion sur l'aménagement sécurisant de l'espace qui se fait de manière

décontextualisée des normes hiérarchiques entre hommes et femmes est vouée à l'échec (cf. Becker 2010). De plus, cette approche laisse de côté la question de la peur des hommes. La peur devient un trait de caractère typiquement féminin tandis qu'il écarte la possibilité d'hommes peureux (cf. Kutschinske/Meier 2000 : 139).

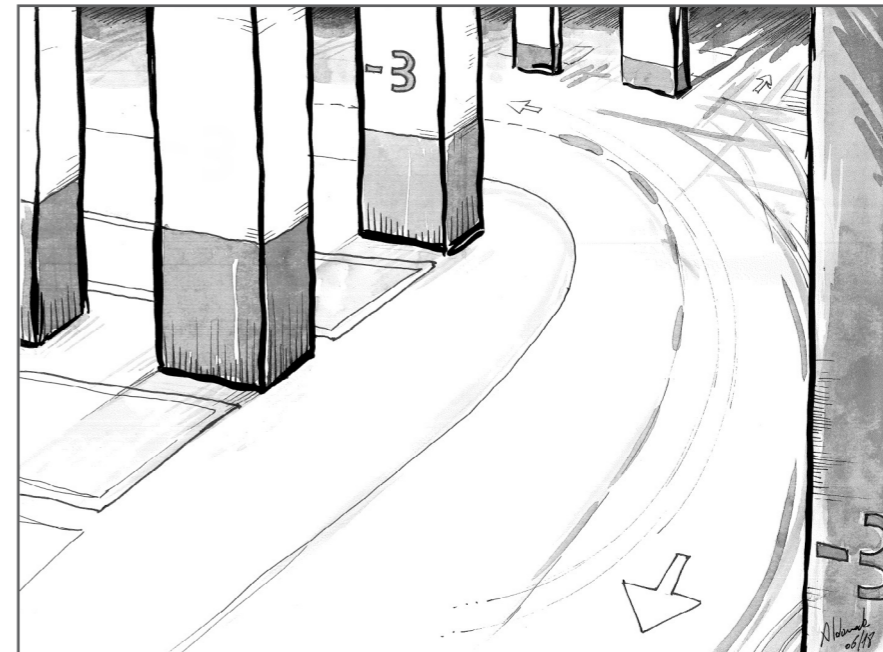
Ainsi, la considération de l'aménagement sous l'aspect du sentiment d'insécurité des femmes dans une volonté de favoriser l'appropriation de l'espace public par ces dernières soulève plusieurs interrogations. Il y a en effet un aspect paradoxal dans la critique de la discrimination faite aux femmes, en réagissant par une discrimination positive, la prise en compte particulière de ses peurs et de sa perception. Le risque est en effet de renforcer l'image de la femme comme vulnérable et de l'insécurité comme lui étant spécifique. Or, face à une réalité empirique – une utilisation de l'espace différenciée selon le sexe – une correction de ce déséquilibre ne semble possible qu'à travers une action favorisant l'appropriation de l'espace par les femmes.

Dans cette partie, nous avons exposé les diverses manières dont les femmes gèrent le sentiment d'insécurité dans leurs déplacements urbains. Qu'il se manifeste dans les pratiques ou à travers des états émotionnels, le sentiment d'insécurité contribue à construire des « murs invisibles » qui empêchent une appropriation spontanée de l'espace urbain par les femmes. L'identité sociale féminine semble jouer un rôle central dans cette peur, car elle contribue à interioriser une vulnérabilité déstabilisante. La réflexion que nous avons menée sur les caractéristiques spatiales des lieux anxiogènes nous a permis de nous introduire dans une perception plus « féminine » de l'espace urbain. Identifier les lieux anxiogènes peut être un premier pas pour faire prendre conscience de la particularité des usages de l'espace par les femmes.

Type « couloir »



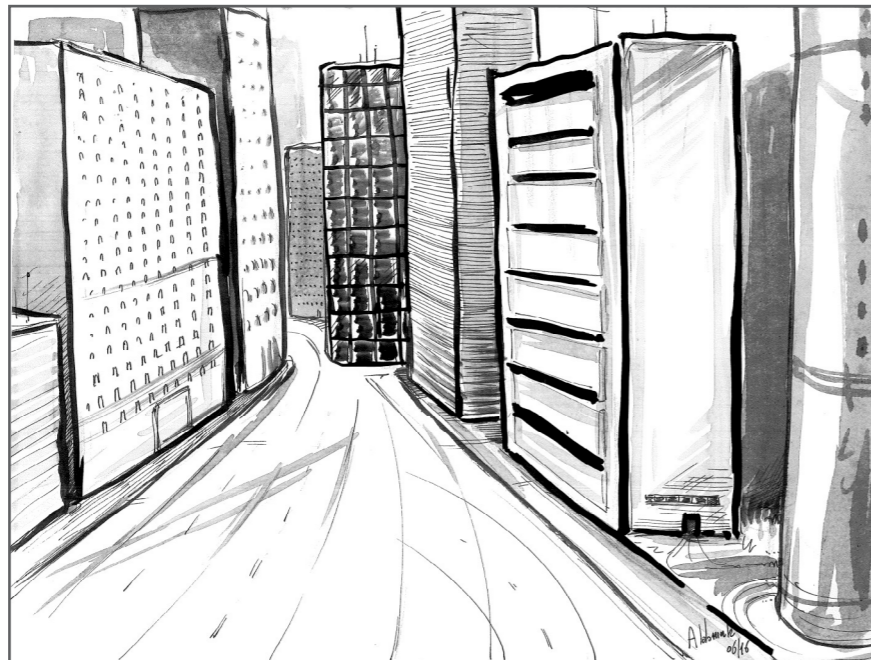
Type « labyrinthe »



Type « ruelle »



Type « désert urbain »



©Esquisses d'Alexis Dourdine-Mak

CONCLUSION

Dans ce travail, nous avons procédé à une analyse exploratoire de l'interaction entre la mobilité des femmes, et l'insécurité qu'elles ressentent en lien avec la perception de l'espace urbain ou de certains lieux vécus comme insécurisants à Bruxelles.

Un bref examen des études réalisées à ce sujet a, d'abord, mis en exergue que trois aspects touchent particulièrement les femmes : le genre façonne la mobilité quotidienne des femmes par les activités sexuellement différenciées qui leur sont assignées (par exemple la prise en charge des enfants) ; un accès genré aux ressources de temps, d'argent, de technologie (les femmes disposent tendanciellement de moins de ressources que les hommes), et la signification symbolique liée à leur corps. En effet, les femmes en tant que femmes, vivent la ville autrement que les hommes et leur présence y est considérée différemment. Cela se traduit par un sentiment d'insécurité accru chez les femmes par rapport aux hommes. Face aux multiples types d'agressions les visant, et à un discours dominant qui suggère que la femme est vulnérable et menacée dans l'espace public, notamment de nuit, la légitimité de sa présence dans cet espace est remise en question. Dans un environnement urbain qui présente un cadre physique des déplacements, matérialisant cette différenciation sociale entre les sexes (par exemple, par une infrastructure adaptée aux modes de vie et habitudes masculines), il nous a semblé crucial de prendre en compte le vécu et la perception de cet espace par les femmes, notamment en lien avec le sentiment d'insécurité qui fait directement appel à une interprétation de son environnement comme insécurisant ou non.

Les dix entretiens menés dans le cadre de cette étude nous ont permis d'éclaircir ce sujet, et de retenir la diversité des formes, mais aussi l'ampleur avec lesquelles se manifeste le sentiment d'insécurité dans la

manière de ces femmes de se déplacer en ville, de s'y sentir, de se penser et de penser autrui.

D'abord, le *comportement* de mobilité se voit affecté de différentes façons, notamment de nuit, et lorsqu'il s'agit de se déplacer sans accompagnement. Le sentiment d'insécurité peut en effet être tel qu'il « immobilise », lorsque les femmes préfèrent renoncer à un trajet que de faire face à une traversée de l'espace public ressenti comme menaçant. Si le trajet est envisagé, il suppose néanmoins des efforts organisationnels particuliers : la recherche d'un accompagnement, un renseignement sur les possibilités de pouvoir rentrer chez soi à partir d'une certaine heure, ... ensuite, le sentiment d'insécurité peut affecter le choix du trajet et de positionnement dans l'espace. Afin d'éviter certains lieux et les personnes qui y sont redoutées, certaines préfèrent faire des détours, des « petits voyages supplémentaires » et mènent, au moment même du déplacement, toute une réflexion sur un positionnement stratégique dans leur environnement immédiat. La peur affecte également la manière dont est traversé l'espace : marcher rapidement, sans trop s'y attarder, si possible utiliser un autre moyen de transport que la marche à pied pour éviter tout contact avec autrui... L'espace public se voit alors réduit à sa fonction de mobilité, toute autre utilisation de l'espace étant hors du champ des possibles. Une façon de se protéger contre les interactions redoutées et indésirables dont témoignent les femmes est une attitude d'hostilité et d'évitement des autres, une communication qui passe par le regard, la façon de marcher ou encore des petits gestes, l'essentiel étant de dissimuler ce qui rend vulnérable : le fait d'être une femme seule dans l'espace public. Enfin, il nous a semblé essentiel de souligner que la mobilité des femmes se caractérise également par des pensées, et des états d'esprit : vigilance accrue, stress, peur, malaise, ... autant de sentiments qui diminuent la qualité de vie des citadines et affectent leur manière de s'affirmer dans l'espace public.

Une analyse du *raisonnement* qu'avancent les femmes et des logiques qui sous-tendent leur sentiment d'insécurité nous invite à une réflexion sur l'intériorisation de la différenciation sociale entre les sexes et sur la manière dont celle-ci affecte notre relation avec notre entourage. Notamment dans un contexte d'anonymat propre au milieu urbain, une interrogation sur l'interprétation que font les femmes du comportement des personnes qui les entourent nous conduit au constat que le sentiment d'insécurité se manifeste différemment en fonction de présences perçues comme sécurisantes ou insécurisantes. Les présences insécurisantes semblent appartenir au sexe masculin : le comportement d'un homme (agressions du type harcèlement de rue), mais aussi la peur du crime sexuel qui ne peut être commis que par l'homme, le rendent particulièrement menaçant aux yeux des femmes. Face à cela, les présences sécurisantes sont celles qui incarnent la « normalité », supposées protectrices ou dissuasives, garantes du respect des règles morales.

Toujours est-il que les femmes reconnaissent une certaine « irrationalité » dans leurs peurs et les réactions et réflexions qu'elles suscitent. Bien qu'elles jugent leur sentiment d'insécurité infondé, elles ne parviennent toutefois pas à s'en libérer. Ces réflexions nous indiquent le poids de l'imaginaire collectif qui suggère que la femme est faible, vulnérable, en besoin de protection – un discours qui prend toute sa force en naturalisant ces attributs comme propres au corps féminin.

Enfin, la *perception* de l'espace n'échappe pas à cette logique, dans le sens où l'interprétation que font les femmes des différents indices qu'elles perçoivent dans l'espace qui les environne déterminera si un lieu est jugé sûr ou dangereux. En mobilisant la notion d'ambiance urbaine, nous avons pu retenir les caractéristiques qui définissent une ambiance « lugubre » aux yeux des femmes : autant l'éclairage (obscurité et lumières froides), que la sonorité (des échos inspirent autant un sentiment d'insécurité que le silence) et l'odorat (des odeurs indiquant l'absence d'hygiène sont interprétées comme signe d'abandon) interviennent dans l'interprétation du danger potentiel que l'environnement comporterait. Ensuite, nous avons proposé une typologie des lieux selon l'interaction que le cadre physique interdit avec les présences sécurisantes, et impose avec des présences insécurisantes. Partant de l'espace du regard et l'interprétation de l'« écran construit », nous avons identifié quatre types de lieux (le couloir, le labyrinthe, la ruelle, le désert urbain) qui se caractérisent chacun selon qu'ils excluent des présences sécurisantes par un isolement, ou qu'ils éloignent de ces présences en donnant une impression d'abandon. Quant à l'interaction imposée avec les présences insécurisantes, les types se distinguent suivant qu'ils obligent à la proximité de par leur étroitesse et empêchent toute possibilité de fuite, ou qu'ils donnent une impression d'être perdue et de receler, de par leur largeur, des cachettes pour d'éventuels agresseurs.

Alors que cette analyse nous permet de percevoir les spécificités des déplacements des femmes en ville en lien avec la place marginale qui leur y est accordée, elle ouvre surtout le champ vers d'autres questions et hypothèses qui mériteraient d'être examinées dans des travaux futurs.

On pourrait, d'abord, être tenté d'approfondir la question des facteurs autres que le genre qui interviennent dans l'expérience de l'espace public vécu comme insécurisant. Dans les entretiens, certaines femmes manifestent une réticence à formuler leurs peurs, remettant en question la légitimité de ce sentiment (« J'ai l'impression d'avoir tenu un discours hyper sécuritaire » Sarah, « Il faut pas non plus se sentir persécutée » Anne, « Moi qui me disais, en ville, il faut pas montrer qu'on a un sac et tout... enfin, c'est vraiment des idées reçues » Christine), tandis que d'autres, au contraire, l'affirment (« Moi, je fais très attention à moi », Cemre). Il serait alors intéressant de s'interroger sur la manière de gérer ses peurs : interviennent le niveau d'éducation, le statut socio-

économique, mais aussi les idées politiques. En effet, plus la personne est sensibilisée aux enjeux sociaux/économiques liés aux phénomènes de violence urbaine, plus elle aura tendance à rationaliser ses peurs. En lien avec cela, il faudrait prendre en considération ces facteurs (niveau d'éducation, statut socio-économiques, orientation politique) pour évaluer comment ils influencent/déterminent la manière de se penser « en tant que femme » et la conscientisation autour de la condition féminine dans l'espace public.

Il serait également intéressant d'inverser notre question de recherche en étudiant dans quelle mesure la pratique de la mobilité détermine le niveau de peur des femmes. L'étude « The Gender Inclusive Programme », comparant l'expérience de violence et d'insécurité des femmes dans quatre villes du monde (Femmes et villes International 2013) suggère que l'âge est une donnée essentielle pour expliquer l'émergence du sentiment d'insécurité. Or, de nos entretiens il ressort que certaines femmes de tranches d'âge différentes partagent le même discours, exprimant leurs expériences et leur ressenti d'insécurité. C'est le cas de Rika, 45 ans, dont l'expression du sentiment d'insécurité, les réactions, et réflexions, ne se distinguent guère de celles de Sarah, 23 ans. Christine, qui elle, se déplace principalement en voiture, et dont la vie sociale est rythmée par sa famille (« Je vais pas toute seule en ville le soir [...] parce que j'ai ma famille, j'ai mon mari tout ça ») affirme être très peu concernée par un sentiment d'insécurité. Il semblerait alors que ce n'est pas l'âge qui est déterminant, mais bien la pratique de l'espace et de la mobilité, qui est souvent, mais pas toujours, liée à l'âge. A partir d'un certain âge, la probabilité d'avoir des enfants sera plus élevée ce qui aura un impact majeur sur les activités et déplacements d'une femme.

Enfin, nous ne pouvons ignorer ce grand absent des entretiens menés dans le cadre de cette étude : l'homme. Sur base du constat empirique que les femmes manifestent un sentiment d'insécurité plus aigu que les hommes, nous avons choisi de nous pencher sur le point de vue féminin, en excluant les hommes et leurs peurs du champ d'étude. Ce constat empirique est corroboré dans la manière dont les hommes apparaissent à travers le discours des femmes, dans la mesure où ils ne semblent pas partager les mêmes appréhensions que les femmes :

« Et les parcs non plus, ça me rassure pas trop. Alors j'ai un copain qui me dit "Non mais au contraire, c'est super sûr, il y a personne, et tu passes", [...] mais moi, ça me rassure pas, justement parce que c'est pas très bien éclairé et que tu sais jamais trop s'il va pas y avoir quelque chose, quelqu'un... » (Judith).

« [M]oi, j'étais avec Hans et mon frère donc j'avais pas non plus de souci, mais naturellement, je suis peut-être un peu psycho-rigide, mais j'aurais traversé [la route afin de rejoindre le côté de la route avec les accès aux maisons particulières] du coup ça me faisait bizarre de ne pas traverser, parce qu'ils me disaient – Mais c'est bon, arrête... –. » (Sarah).

Or, les hommes n'échappent pas non plus aux normes de genre qui leur sont socialement imposées et qu'ils produisent et reproduisent à travers leurs pratiques et leur discours :

« Les hommes sont perçus comme "normaux" quand ils jouent (performent) de manière répétée des gestes et des postures comme l'agilité, la dureté, le stoïcisme émotionnel, la domination et l'hétérosexualité. » (David Phillips cité dans Raibaud 2013).

Dans une société qui érige le refoulement de l'intime et le courage comme signes de « virilité », l'expérience et l'expression de sensations telles qu'un sentiment d'insécurité s'en verra forcément affecté. On peut supposer que cette identité du genre façonne l'usage et la perception de l'espace urbain par l'homme, d'autant plus que la ville avec sa culture qui lui est propre – styles de musique (rap, hiphop, rock,...) ou pratiques sportives (skate, bmx,...) – contribue à fabriquer l'identité masculine (cf. Raibaud 2008). Les émotions des hommes en milieu urbain représentent ainsi un champ de recherche à investiguer davantage.

Dans la dernière partie de ce travail nous avons pu esquisser quelques mesures concrètes d'un aménagement qui prendrait en compte le sentiment d'insécurité des femmes. Toutefois, il est important de garder à l'esprit que ce n'est pas l'espace qui produit le sentiment d'insécurité, mais bien l'interprétation qu'en font les femmes, à travers un « raccourci cognitif » qui associe spontanément des caractéristiques que présente le cadre physique à une menace :

« Quels que soient l'existence et la nature d'éléments physiquement définissables tels que signaux sonores, lumineux, olfactifs, la situation anxiogène est déterminée in fine par le rôle de l'interprétation anticipatrice : un certain sens par lequel pour moi, en ce moment, l'environnement devient menaçant. D'où la nécessité de creuser les questions touchant à la signification, au sens du perceptible. » (Augoyard, Leroux 1992).

Le sentiment d'insécurité est donc la conséquence d'un processus mental, qui est lui-même le fruit d'idées socialement transmises. Le sentiment d'insécurité des femmes ne peut dès lors être considéré en dehors de ce contexte social global :

« Le réaménagement d'espaces urbains sécurisés [...] peut-il apporter un usage mieux partagé de l'espace public urbain ? Si des solutions d'aménagement ponctuelles peuvent permettre de renforcer la sécurité, elles ne résolvent pas pour autant le problème de fond de l'inégalité du rapport entre les genres dans l'espace public [...] » (Beziane 2009).

Pour permettre une appropriation de l'espace public par tous les individus – sans crainte, et sans auto-censure –, il faut, dans une société profondément structurée par une différenciation entre hommes et femmes, susciter une réflexion sur les normes de genre qu'elle érige et transmet à travers les multiples lieux de socialisation (famille, école, médias,...), afin de permettre aux individus de s'en émanciper dès lors

qu'elles prescrivent une seule manière d'être homme ou d'être femme. Cette émancipation commence par un travail de sensibilisation et de conscientisation des individus, car, comme nous le disent les femmes à travers leurs témoignages, « ça se passe dans la tête ».

BIBLIOGRAPHIE

- ADEY, Peter (2008), « Airports, mobility and the calculative architecture of affective control ». In : *Geoforum*, vol. 39, n° 1, p. 438-451.
- ALAMI, Sophie ; DESJEUX, Dominique ; GARABUAU-MOUSSAOUI, Isabelle (2009), *Les méthodes qualitatives*. 2^e édition. Paris : Presses universitaires de France (Que sais-je ?).
- AMPHOUX, Pascal (2003a), « Ambiance architecturale et urbaine ». In : J. Lévy et M. Lussault, coord.: *Dictionnaire de la géographie*. Paris: Belin, p. 60-61.
- AMPHOUX, Pascal (2003b), « Ambiances urbaines et espaces publics ». In : G. Capron et N. Haschar-Noé, coord.: *L'espace public en question : usages, ambiances et participation citoyenne*. Toulouse: Université Toulouse Le Mirail (École Doctorale Temps, Espace, Société et Culture, 3), p. 50-56.
- ANDAN, Odile ; RAUX, Charles (1989), « Sexe et usage de l'espace ? L'influence de la répartition des rôles au sein du ménage ». In : *Espace, populations, sociétés*, vol. 7, n° 1, p. 99-109.
- ARLANDIS, Fanny (2012), « La rue, le fief des mâles ». In : *Le Monde* (06/10/2012). En ligne : http://www.lemonde.fr/culture/article/2012/10/04/la-rue-fief-des-males_1770418_3246.html, consulté le 08 juillet 2014.
- AUGOYARD, Jean-François ; LEROUX, Martine (1992), « Les facteurs sensoriels du sentiment d'insécurité ». In : Y. Bernard et M. Segaud, coord.: *La ville inquiète : habitat et sentiment d'insécurité*. Édition de l'Espace Européen. La Garenne-Colombes, p. 23-51.
- BECKER, Ruth (2010), « Raum : Feministische Kritikan Stadt und Raum ». In : Ruth Becker et Beate Kortendiek, coord.: *Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung. Theorie, Methoden, Empirie*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, p. 806-820.
- BEZIANE, Laetitia (2009), *Tous égaux dans l'espace public urbain ?* Les urbanités RTS.ch (Laboratoire du droit à la ville). En ligne : <http://urbanites.rts.ch/laboratoire-du-droit-a-la-ville/tous-egaux-dans-l%E2%80%99espace-public%C2%A0urbain/>, consulté le 28 février 2014.
- BLACHE, Chris ; LAPALUD, Pascale (2013), « Dans la rue, même pas peur ! » Tribune. In : *Libération*, 7 mars 2013.
- BLANCHET, Alain ; GOTMAN, Anne (1992), *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*. Paris : Éditions Nathan.

- BONNET, François (2012), « Contrôler des populations par l'espace ? Prévention situationnelle et vidéosurveillance dans les gares et les centres commerciaux ». In : *Politix*, vol. 1, n° 97, p. 25-46.
- BOURDIEU, Pierre (1990), « La domination masculine ». In : *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 84, p. 4-31.
- BOURDIEU, Pierre (1998), *La domination masculine*. Saint-Amand-Montrond : Seuil.
- BROWN, Elisabeth ; MAILLOCHON, Florence (2002), « Espaces de vie et violences envers les femmes ». In : *Espace, populations, sociétés*, vol. 20, n° 3, p. 309-321.
- CCRE (2006), *Charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale*. Une Charte invitant les collectivités territoriales à utiliser leurs pouvoirs et leurs partenariats en faveur d'une plus grande égalité pour toutes et tous. En ligne : http://www.ccre.org/docs/charte_egalite_fr.pdf, consultée le 22 mars 2014.
- COLENN, R. W. (1982), « Class, patriarchy, and Sartre's theory of practice ». In : *Theory and Society*, vol. 11, p. 305-320.
- CONDON, Stéphanie ; LIEBER, Marylène ; MAILLOCHON, Florence (2005), « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines ». In : *Revue française de sociologie*, vol. 46, n° 2, p. 265-294.
- COUTRAS, Jacqueline (1996), *Crise urbaine et espaces sexués*. Paris : Armand Colin.
- DAGENAIS, Huguette (1980), « Les femmes dans la ville et dans la sociologie urbaine. Les multiples facettes d'une même oppression ». In : *Anthropologie et Sociétés*, vol. 4, n° 1, p. 21-36.
- DI MÉO, Guy (2011), *Les murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*. Paris : Armand Colin.
- ELIAS, Norbert (1969), *Über den Prozeß der Zivilisation. Soziogenetische und psychogenetische Untersuchungen*. Bern, München : Francke.
- Fédération canadienne des municipalités (2004), *Une ville à la mesure des femmes. Le rôle des municipalités dans l'atteinte de l'égalité entre femmes et hommes*. Montréal : Service du développement culturel et de la qualité du milieu de vie.
- Femmes et villes International (2013), *Tackling Gender Exclusion : Experiences from the Gender Inclusive Cities Programme*. Montréal : Femmes et villes International.
- FERRARO, Kenneth E. (1995), *Fear of Crime : Interpreting Victimization Risk*. Albany : State University of New York Press.
- FOL, Sylvie ; DUPUY, Gabriel ; COUTARD, Olivier (2007), « Transport Policy and the Car Divide in the UK, the US and France : Beyond the Environmental Debate ». In : *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 31, n° 4, p. 802-818.
- FRANK, Susanne (1997), « Stadtlandschaften und GeschlechterGeographien. Aspekte einer geschlechterbezogenen Stadt- und Raumforschung ». In : *Politische Vierteljahresschrift Sonderhefte*, vol. 28, p. 334-355.
- Futuribles International/IFSTTAR (2011), *Rapport final de l'étude Prospective de la mobilité dans les villes moyennes*. Partie 1 : Cadrage et organisation de l'étude, consulté le 13 mars 2014.
- GARDNER, Carol Brooks (1995), *Passing By. Gender and Public Harassment*. Berkley : University of California Press.
- GIBOUT, Christophe (2004), « La "sur-mobilité" : une question de genre ? » In : Sylvette Denèfle, coord.: *Femmes et villes*. Tours: Presses universitaires François-Rabelais, p. 155-165, consulté le 21 février 2014.

- GLASZE, Georg ; PÜTZ, Robert ; ROLFES, Manfred (2005), « Die Verräumlichung von (Un-)Sicherheit, Kriminalität und Sicherheitspolitiken. Herausforderungen einer kritischen Kriminalgeographie ». In : Georg Glasze, Robert Pütz et Manfred Rolfes, coord.: *Diskurs - Stadt - Kriminalität*. Bielefeld: transcript, p. 13-59.
- GOFFMAN, Erving (1973), *La mise en scène de la vie quotidienne*. Paris : Minuit.
- GREUSARD, Renée (2014), « Peur dans la ville : oui, messieurs, si vous pouviez changer le trottoir... » In : *Le nouvel observateur*, 10 février 2014. En ligne : [rue89.nouvelobs.com/rue69/2014/02/10/peur-ville-eh-bien-oui-messieurs-si-vous-pouviez-changer-trottoir-249742](http://nouvelobs.com/rue69/2014/02/10/peur-ville-eh-bien-oui-messieurs-si-vous-pouviez-changer-trottoir-249742).
- HAMILTON, Kerry ; JENKINS, Linda (2000), « A Gender Audit for Public Transport : A New Policy Tool in the Tackling of Social Exclusion ». In : *Urban Studies*, vol. 37, n° 10, p. 1793-1800.
- HANSON, Susan (2010), « Gender and mobility : new approaches for informing sustainability ». In : *Gender, Place and Culture*, vol. 17, n° 1, p. 5-23.
- HESSELLE, Laure de (2013), « Être femme dans l'espace public : Circuler en liberté ». In : *Imagine demain le monde*, vol. 98, juillet-août 2013.
- IEFH (2011), *Femmes et hommes en Belgique. Statistiques et indicateurs de genre*. Édition 2011. Bruxelles : Institut pour l'égalité des femmes et des hommes.
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île de France (2011), *Enquête « victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France » de 2011 : premiers résultats*. Paris: IAU Île-de-France.
- KAUFMANN, Vincent (2007), « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ». In : Dominique Joye, coord.: *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 179-180.
- KAUFMANN, Vincent ; JEMELIN, Christophe (2004), « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? ». In : *Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)*. En ligne : <http://eso.univ-lemans.fr/IMG/pdf/kv.pdf>.
- KLOYBER, Elisabeth (2007), « Gendered Spaces ». In : Österreichisches Studienförderungswerk Pro Scientia, coord.: *Reader zur Sommerakademie 2007 Rahmenthema Familie*, p. 54-62.
- KOSKELA, Hille (1999), *Fear, Control and Space. Geographies of Gender, Fear of Violence and Video Surveillance*. Helsinki: Publicationes Instituti geographici Universitatis Helsingiensis.
- KRAMER, Caroline ; MISCHAU, Anina (1993), « Städtische Angst-Räume von Frauen am Beispiel der Stadt Heidelberg ». In : *ZUMA 17*, vol. 33, p. 45-63.
- KWAN, Mei-Po (1999), « Gender and Individual Access to Urban Opportunities : A Study Using Space-Time Measures ». In : *Professional Geographer*, vol. 51, n° 2, p. 210-227.
- LAUER, Josh (2005), « Driven to extremes : Fear of crime and the rise of the sport utility vehicle in the United States ». In : *Crime Media Culture*, vol. 1, n° 2, p. 149-168.
- LAW, Robin (1999), « Beyond 'women and transport' : towards new geographies of gender and daily mobility ». In : *Progress in Human Geography*, vol. 23, n° 4, p. 567-588.
- LEEMANS, A. (2007), *L'insécurité dans les lieux publics et de transfert*. Bruxelles, 3-5 décembre 2007, Forum international Dynamic Cities Need Women. Bruxelles : Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale.
- LIEBER, Marylène (2002), « Femmes, violences et espace public. Une réflexion sur les politiques de sécurité ». In : *Lien social et Politiques*, n° 47, p. 29-42.

- LIEBER, Marylène (2008), *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*. Paris: Les Presses de Sciences Po.
- LIENARD, Claudine (2010), « Ça roule, ma poule ? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie ». Bruxelles: Université des Femmes (*Cahiers de l'UF*, n°5).
- LOUARGANT, Sophie (2002), « De la géographie féministe à la 'Gender Geography' ». Une lecture francophone d'un concept anglophone ». In : *Espace, populations, sociétés*, vol. 20, n° 3, p. 397-410.
- MASUREL, Hervé (2012), *Guide méthodologique des marches exploratoires - Des femmes s'engagent pour la sécurité de leur quartier*. Les Éditions du CIV. Paris, consulté le 13 mars 2014.
- Mobil2040 (2014), « Une femme bien ne devrait pas traîner dans l'espace public » - *Idées reçues, constatations et mesures de confort pour une ville mixte*. Bruxelles Mobilité. En ligne : <http://www.mobil2040.irisnet.be/fr/une-femme-bien-ne-devrait-pas-traîner-dans-l-espace-public----idees-recues--constatations-et-mesures-de-confort-pour-une-ville-mixte.html>, consulté le 11 août 2014.
- MONTULET, Bertrand ; HUBERT, Michel (2008), « Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transport ». In : *Brussels studies*, vol. 15, consulté le 2 mars 2014.
- MORVAL, Jean (1981), *Introduction à la psychologie de l'environnement*. Liège: Pierre Mardaga.
- MOSER, Gabriel ; WEISS, Karine (2003), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement*. Paris: Armand Colin.
- OAKLEY, Anne (1972), *Sex, Gender and Society*. Londres: Temple Smith.
- PAILLÉ, Pierre ; MUCCHIELLI, Alex (2009), *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*. Paris: Armand Colin.
- PIOMBINI, Arnaud (2013), « Contexte spatial des ambiances urbaines et usage des lieux ». In : *Ambiances*. En ligne : <http://ambiances.revues.org/261>, consulté le 5 juillet 2014.
- RADFORD, Jill (1987), « Policing male violence - policing women ». In : Jalna Hanmer et Mary Maynard, coord.: *Women, Violence and Social Control*. Atlantic Highlands: Humanities Press International, p. 30-45.
- RAIBAUD, Yves (2008), « Masculinité et espaces publics, l'offensive des cultures urbaines ». In : Sylvette Denèfle, coord.: *Utopies féministes et expérimentations urbaines*, Presses Universitaires de Rennes, p. 141-152.
- RAIBAUD, Yves (2013), *Penser le masculin dans une perspective féministe*. Colloque École, loisirs, sport, culture : la fabrique des garçons. Bordeaux, 13.05.2013. Université Bordeaux Montaigne. Pessac: Maison des Suds.
- RAIBAUD, Yves (2014), « Une ville faite par et pour les hommes ». In : *Friture Mag*, dossier "demain ma ville", n° 21, p. 12-13.
- Région de Bruxelles-Capitale (13/04/2012), *Ordonnance portant sur l'intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale*, Moniteur belge.
- RFI (01/08/2012), *Le « harcèlement de rue »*, filmé par une jeune Bruxelloise, fait débat. En ligne : <http://www.rfi.fr/europe/20120801-harcèlement-feminisme-belgique-racisme/>, consulté le 01 août 2014.
- RIJCK, Kim de (2006), *Usages et territoires de la ligne 55*. Louvain-la-Neuve: Presses universitaires de Louvain.
- ROULEAU, Renée (1997), « L'insécurité urbaine : Un mal qui paralyse les femmes ». In : *Téoros*, vol. 16, n° 3, consulté le 26 février 2014.

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2011), *Gender Mainstreaming in der Stadtentwicklung*. Berlin: Kulturbuch-Verlag GmbH, consulté le 22 mars 2014.
- SIRILMA, Nina (2011), « Mobilité : les femmes ont leur mot à dire ! ». In : *Axelle magazine*, vol. 138, p. 23-27, consulté le 24 mars 2014.
- STURM, Gabriele (2000), *Wege zum Raum. Methodologische Annäherungen an ein Basiskonzept raumbezogener Wissenschaften*. Opladen: Leske + Budrich.
- TACOLI, C. ; SATTERTHWAITTE, D. (2013), « Gender and urban change ». In : *Environment and Urbanization*, vol. 25, n° 1, p. 3-8.
- THRIFT, Nigel (2004), « Intensities of Feeling : Towards a Spatial Politics of Affect ». In : *Geografiska Annaler* 86 B (2004) 1, vol. 86, n° 1, p. 57-78.
- TRAN BA HUY, Patrice (2000), « Odorat et histoire sociale ». In : *Communication et langages*, vol. 126, n° 126, p. 85-107.
- ULLRICH, Peter ; TULLNEY, Marco (2012), « Die Konstruktion 'gefährlicher Orte'. Eine Problematisierung mit Beispielen aus Berlin und Leipzig ». In : *Sozialraum*. En ligne : <http://www.sozialraum.de/die-konstruktion-gefahrlicher-orte.php>, consulté le 24 mars 2014.
- VAN DEN STEEN, Isabelle ; VAN DEN BOGAERDE, Ellen ; BIE, Annelies de (2009), *Moniteur de sécurité 2009. Analyse de l'enquête pour la Région de Bruxelles-Capitale*. Police Fédérale.
- WILLARD, Frances (1895/1997), *A Wheel Within a Wheel : A Woman's Quest for Freedom*, Applewood Books.
- WUCHERPENNIG, Claudia ; FLEISCHMANN, Katharina (2008), « Feministische Geographien und geographische Geschlechterforschung im deutschsprachigen Raum ». In : *ACME : An International E-Journal for Critical Geographies*, vol. 7, n° 3, p. 350-376.
- YAVUZ, Nilay ; WELCH, Eric W. (2010), « Addressing Fear of Crime in Public Space. Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit ». In : *Urban Studies*, vol. 47, n° 12, p. 2491-2515.
- ZEILINGER, Irene ; CHAUMONT, Laura (2012), *Espace public, genre et sentiment d'insécurité*. Bruxelles : Garance ASBL.

Annexes

La retranscription des dix entretiens semi-directifs effectués dans le cadre de cette recherche sera mise en ligne ultérieurement.