Brussels Studies
La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels

2016
Collection générale | 2015

Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies

Travelling in Brussels and feeling unsafe: women's perceptions and strategies
Verplaatsingen van vrouwen en onveiligheidsgevoel in Brussel: percepties en strategieën

Marie Gilow

Éditeur
Université Saint-Louis Bruxelles

Édition électronique
URL : http://brussels.revues.org/1274
ISSN : 2031-0293

Référence électronique
Marie Gilow, « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies », *Brussels Studies* [En ligne], Collection générale, document 87, mis en ligne le 01 juin 2015, consulté le 12 janvier 2017. URL : http://brussels.revues.org/1274

Ce document est un fac-similé de l'édition imprimée.

Licence CC BY

BRUSSELS STUDIES
www.brusselsstudies.be
la revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles

Numéro 87, 1er juin 2015. ISSN 2031-0293

Marie Gilow

Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles: perceptions et stratégies

L'égalité entre hommes et femmes en matière de déplacement dans la ville est loin d'être acquise. Un aspect de ce déséquilibre est lié au sentiment d'insécurité qui affecte plus spécifiquement les femmes. Cet article analyse la diversité, mais aussi l'ampleur avec laquelle se manifeste le sentiment d'insécurité des femmes dans leur manière de se déplacer en ville. Cette problématique 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. S'agissant d'une thématique émergente à Bruxelles, cet article présente une analyse exploratoire basée sur des entretiens semi-directifs menés auprès de dix femmes vivant à Bruxelles.

Marie Gilow *travaille actuellement au bureau d'étude bruxellois Aménagement SC comme collaboratrice spécialisée en mobilité et caractéristiques socio-économiques des territoires. Après un master en sciences politiques et géographie, elle a poursuivi ses études par un master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire à l'Université Libre de Bruxelles, dont cet article synthétise le travail de fin d'études.*

Marie Gilow, marie.gilow@googlemail.com

Benjamin Wayens (Secrétaire de rédaction), +32(0)2 211 78 22, bwayens@brusselsstudies.be

Brussels Studies est publié avec le soutien d'Innoviris (Institut bruxellois pour la recherche et l'innovation)

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Introduction

1. La mobilité spatio-temporelle, faite de tous les déplacements liés aux activités des citadins, est considérée comme un élément essentiel pour jouir des avantages qu'apporte le milieu urbain. C'est ainsi qu' « [a]ujourd'hui, le 'Droit à la ville' dont parlait Henri Lefebvre en 1968, s'accompagne d'un 'droit à la mobilité' » [Gibout, 2004]. Pour les femmes, la mobilité ne pourrait se penser sans lien avec ce sentiment intimement lié à leur présence dans l'espace public : le sentiment d'insécurité, élément essentiel de leur expérience urbaine [Tacoli/Satterthwaite, 2013]. Ce sont des travaux anglo-saxons féministes qui, les premiers, ont démontré que les peurs personnelles des femmes exerçaient un impact limitant sur leur usage de l'espace public en ville [Hanmer, 1987 ; Stanko, 1992]. 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 [IAU ÎdF, 2011]. L'inégalité entre hommes et femmes face à ce sentiment est ainsi flagrante, dévoilant des relations asymétriques entre les sexes [Condon *et al*., 2005]. Prenant acte de ce déséquilibre, la Région bruxelloise a adopté, le 29 mars 2012, 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]. Considérant qu'à Bruxelles cette problématique est encore mal connue, cet article entend apporter une contribution à une meilleure compréhension de l'usage et du vécu féminins dans l'espace bruxellois, sous l'aspect de la mobilité quotidienne.

1. Investiguer le sentiment d'insécurité des femmes à Bruxelles

2. 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 [cit. dans Sirilma, 2011]. L'étude présentée ici entend explorer ce caractère genré de la mobilité, en mettant en lumière l'impact du sentiment d'insécurité sur les pratiques de la mobilité des femmes.

3. Plusieurs études se sont intéressées au décalage apparent entre sentiment d'insécurité et insécurité « réelle » des femmes. Déjà en 1992, Elizabeth Stanko remarque que bien que les études traditionnelles de victimisation révèlent que les jeunes hommes sont 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 [Stanko, 1992]. Ce décalage nous invite à nous interroger sur le lien entre le sentiment d'insécurité et l'identité féminine. Il semble en effet, que le sentiment d'insécurité est le fruit d'un processus complexe : il est à la fois la conséquence d'agressions réelles envers les femmes qui échappent souvent aux statistiques lors qu'elles ne sont pas déclarées à la police, et résultat d'une intériorisation d'une supposée vulnérabilité propre aux femmes.

4. Ce sujet touche en tout cas directement la qualité de vie des femmes en ville car les restrictions qui les affectent 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]. Ainsi, selon une étude menée sur le cas de la ville de Chicago [Yavuz, Walsh, 2010], la peur constituerait la raison la plus importante pour laquelle les femmes renoncent à utiliser les transports publics. Plus proche de nous, le reportage de l'étudiante Sofie Peeters, « Femmes de la rue », avait documenté en 2012 les agressions verbales et gestuelles dont les femmes font objet au quotidien, en se promenant avec une caméra cachée dans le quartier Anneessens de Bruxelles. Ce reportage avait permis de sensibiliser l'opinion publique au phénomène du harcèlement de rue, qui constitue un type d'agression particulier envers les femmes. Opérant comme des « rappels à l'ordre », qui laissent sous-entendre que des violences plus graves pourraient suivre, ces agressions renvoient aux femmes le signal que leur présence n'est pas acceptée ou respectée dans certains lieux publics [Gardner, 1995 ; Stanko, 1992]. Cependant, notamment dans le contexte actuel de politiques sécuritaires déployées dans l'espace public, il importe de souligner que la question du sentiment d'insécurité des femmes ne se réduit pas à un problème de « sécurité » qui demanderait une intervention « sécuritaire », comme le laisserait penser la proposition d'un échevin bruxellois de sanctionner

les auteurs de ces actes par une amende [RFI 01/08/2012]. La problématique ne se limite pas non plus à un quartier ou à un groupe social. Le harcèlement de rue participe plutôt d'un ensemble d'interactions dans lesquelles autant l'homme que la femme performent leur identité de genre profondément ancrée dans une société structurée par la dichotomie masculin/féminin, entrainant des conséquences restrictives pour les femmes. Plus qu'à une interdiction de profiter librement de l'espace public, le sentiment d'insécurité conduit à une restriction du champ des possibles et à une multitude de limitations et de stratégies d'évictions [Kramer/Mischau, 1993 ; Condon *et al*., 2005 ; Hanson, 2010]. Alors que la possibilité d'être mobile constitue plus que jamais une condition pour participer à la vie sociale, se pose la question de l'effet de ces restrictions sur le potentiel de mobilité des femmes, ce que Vincent Kaufmann appelle la motilité [2001].

5. S'agissant d'une problématique encore peu formalisée dans le contexte bruxellois, l'étude présentée dans cet article revêt un caractère exploratoire. Elle repose notamment sur une recherche qualitative fondée sur des entretiens individuels semi-directifs menés auprès de dix femmes vivant et se déplaçant de manière autonome à Bruxelles. A la différence des études quantitatives qui analysent les corrélations statistiques, les études qualitatives s'intéressent davantage aux « mécanismes sous-jacents aux comportements et [à] l'interprétation que les acteurs font de leurs propres comportements » [Alami *et a*l., 2009]. Dans cette perspective, le choix des femmes enquêtées répond à une volonté de diversification des profils, afin de recueillir un éventail de témoignages tout en faisant émerger une éventuelle convergence entre les paroles de femmes. Cette diversité recherchée touche autant à l'âge (l'âge il 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'emploi, étudiante, mère au foyer, ...) et la situation conjugale et familiale (mariée ou non, avec ou sans enfants). Les femmes ont été introduites à l'enquête de la même manière : elles ont été informées du sujet global du travail de recherche (mobilité des femmes et 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 seront enregistrés, retranscrits et anonymisés. Les questions posées lors des entretiens portaient autant sur les représentations (la perception des éléments qui suscitent un sentiment d'insécurité, les réactions et le sens donné par l'enquêtée) que sur les pratiques (les déplacements, les motifs, les moyens de transports…) des enquêtées.

6. Pour investiguer une thématique aussi sensible, l'entretien non formaté semblait le mieux adapté, considérant que « l'expression des peurs nécessite souvent une longue mise en condition pour se libérer » [Condon *et al*., 2005]. Cette méthode de recherche présente le risque d'introduire un « effet d'enquête » : l'intention avec laquelle l'enquêteur mène l'entretien – la recherche d'informations – peut influencer l'enquêtée en orientant, suggérant ou amplifiant certaines réponses. Dans une démarche par entretiens approfondis, ce désavantage est néanmoins largement compensé par le caractère fin, nuancé et autoréflexif des réponses développées par les enquêtées, aspects inatteignables par des méthodes standardisées ou détournées. Les répondantes n'ont cessé, au cours des entretiens, de s'interroger elles-mêmes sur la nature même de cette « insécurité » au sujet de laquelle il leur était demandé de s'exprimer. Un autre choix méthodologique mérite d'être justifié : notre objectif étant d'apporter un premier éclairage sur la peur dans l'espace public en tant qu'expérience féminine, et non de décrire l'ensemble des manifestations sociales de ce sentiment ou la diversité de ses sources, nous avons interrogé uniquement des femmes. Par conséquent, nous ne nous prononcerons pas, dans le cadre de ce travail, sur les convergences ou divergences entre les expériences féminines et masculines du sentiment d'insécurité, même si un tableau complet sur cette question supposerait évidemment d'explorer son versant masculin. Les conclusions tirées des entretiens constituent ainsi des hypothèses qui demandent à être approfondies par d'autres travaux.

7. Loin de prétendre à l'exhaustivité, cette étude aspire à donner un premier aperçu de l'impact du sentiment d'insécurité des femmes sur leurs déplacements à Bruxelles et invite à mener une réflexion sur le lien entre ce sentiment et leur identité sociale féminine.

2. Se déplacer dans un contexte de sentiment d'insécurité : dessiner une géographie de la ville au féminin

8. Le sentiment d'insécurité s'intègre dans les déplacements des femmes à différents niveaux et à différents degrés d'« intensité ». Il peut tout d'abord conduire à un renoncement à la mobilité. La peur « immobilise » notamment à certaines heures, dans certains lieux ou sans accompagnement. Généralement, ces trois aspects sont liés ; par exemple, pour éviter un trajet de retour la nuit, sans renoncer pour autant à une activité, certaines répondantes 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 » (Sarah, 23 ans). Certaines excluent un trajet pédestre ; même si un déplacement à pied serait tout à fait raisonnablement envisageable, la sortie se limite souvent 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. […] [P]our y aller à pied, il faut passer par la Gare du Midi, et ça, toute seule, je le ferais jamais » (Valentina, 32 ans). L'organisation d'un accompagnement peut devenir la condition *sine qua non* pour participer à un évènement ou à une activité : « [C]'est sûr que si je vois une conférence qui m'intéresse mais que c'est à Anneessens ou dans un coin perdu, ben, je vais pas y aller toute seule » (Justine, 27 ans). Il faut bien se rendre compte du poids d'une telle limitation : elle signifie, du moins à certaines heures ou dans certains lieux, une perte d'autonomie, qui ne peut être compensée que par des efforts organisationnels supplémentaires.

9. Ensuite, les femmes sont souvent amenées à effectuer leurs déplacements selon certaines modalités particulières, notamment en tant que piétonnes. En effet, la condition piétonne est particulièrement sensible et réceptive au cadre physique, la personne étant totalement immergée dans son environnement par sa (relative) lenteur et l'absence de gabarit protecteur. Habitées par ce malaise, les femmes sont portées à vouloir traverser l'espace le plus « vite » possible : « 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, 27 ans). La vitesse permet alors sinon d'échapper au danger, en tout cas de s'évader plus rapidement de l'espace angoissant. Lorsque l'espace public n'est plus que ce qui sépare deux points de départ et de destination, 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, 47 ans). On retrouve ici la modalité, fréquemment observée, d'apparition des femmes dans l'espace public, le *passing by*, le fait de passer rapidement [Gardner, 1995]. Comme le conclut Raibaud, les femmes « consomment moins d'espace public » par rapport aux hommes, elles sont « dans des couloirs », se déplaçant simplement d'un point à un autre [Raibaud, cit. dans Gresuard, 2014].

10. Par opposition à la marche à pied, le vélo peut devenir un refuge qui permet de « retrouver une liberté dans l'espace public » (Anne, 30 ans), dans la mesure où il permet d'être « toujours sur la route » (Sarah, 23 ans). Le moyen de transport le plus rassurant et confortable reste cependant la voiture : « Je rentre dans la voiture, et tac, je ferme la porte. Et je suis dans la voiture en sécurité. Enfin, je pense » (Françoise, 50 ans). Elle offre un espace de confort, une bulle qui permet de s'éclipser de l'espace public. Des études menées aux États-Unis sur l'emploi de la voiture, et notamment les 4x4, établissent un lien entre la popularité de ce type de véhicules auprès des femmes et la peur du crime [Lauer, 2005]. Quel que soit son modèle, l'espace du véhicule ne serait pas tant valorisé pour ses caractéristiques physiques que parce qu'il accorderait ce privilège de « traverser » un terrain hostile, de se retirer de la société et ainsi de gagner en « sécurité ».

11. Enfin, une autre charge des déplacements quotidiens des femmes provient de la nécessité ressentie de choisir stratégiquement trajets, trajectoires et placements en vue d'éviter les désagréments et dangers potentiels. Ainsi, la peur de certains lieux peut amener les femmes à les éviter en choisissant une trajectoire plutôt qu'une autre, ce qui implique ce qu'une des répondantes appelle les « petits voyages » supplémentaires : des détours pour éviter les ruelles, ou certains arrêts de métro. 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, comme des groupes de personnes qui sortent en même temps du métro : « 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, 50 ans). D'autres évitent, au contraire, les lieux ou personnes redoutés en les contournant, ce qui se manifeste dans une pratique aussi subtile que le changement de trottoir. Guy Di Méo parle à ce sujet des « murs invisibles » (allusion aux « plafonds de verre », ces obstacles tacites et implicites empêchant l'ascension hiérarchique des femmes dans le monde du travail) qui se dressent et délimitent les espaces accessibles aux femmes. Enfin, l'état immobile lors de leurs déplacements n'empêche pas les femmes à tenir une réflexion sur les positionnements les plus stratégiques et sécurisants dans l'espace ; ainsi, au cours d'un trajet en bus, certaines se placent à côté du chauffeur. Dans le métro la nuit, d'autres cherchent un emplacement qui permet de surveiller son entourage : « Quand je prends le dernier métro à une heure du matin c'est sûr que, quand il y a pas grand monde sur les quais, j'essaye de me placer contre la fin d'un wagon pour pouvoir voir ce qui se passe » (Judith, 27 ans). Ainsi, le choix du trajet, de la trajectoire et du positionnement se voient affectés par le sentiment d'insécurité, dessinant une géographie des déplacements urbains propre aux femmes.

12. Il ressort des témoignages que la possibilité d'adapter son comportement aux angoisses liées aux déplacements est fortement dépendante des compétences sociales des individus, c'est-à-dire de leurs savoirs acquis et leurs capacités organisationnelles, comme la manière de programmer ses activités (recherche d'informations, réactivité, etc.), ainsi que de leurs ressources économiques qui permettent l'accès à divers modes de déplacement (grâce à un abonnement, par exemple). On peut observer une inégalité d'accès à ces ressources économiques et intellectuelles, laquelle engendre des « motilités » différentes, et fait également varier le degré auquel les femmes sont affectées et limitées par le sentiment d'insécurité. Sarah, par exemple, se sent rassurée grâce à son abonnement « Villo ! » car cela lui permet de ne pas être « dépendante des transports » et de ne pas être « condamnée à marcher à pied ». Elle affirme également s'appuyer sur les applications de son téléphone portable pour gérer ses déplacements notamment nocturnes, 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 ». Justine, avant de prendre le métro, fait des recherches pour savoir quelle sortie emprunter à la station de destination. La possibilité d'avoir accès à une voiture personnelle semble un avantage important pour contrebalancer l'effet potentiellement limitant du sentiment d'insécurité. En effet, Christine, 56 ans, affirmant être très peu affectée par un sentiment d'insécurité, est également celle qui se déplace « surtout en voiture ». Afin de maîtriser leur mobilité quotidienne, certaines femmes vont, en amont, prendre en compte le sentiment d'insécurité dans leur choix de lieu de résidence. La peur va donc devenir un facteur influençant leur mobilité résidentielle : « 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, 50 ans). Or, de telles réflexions supposent la possibilité de soumettre le choix du lieu de résidence non seulement au critère des prix immobiliers mais également à celui d'une cartographie préalable des déplacements « sûrs ». Toutes ces femmes mobilisent donc des ressources économiques (achat d'un abonnement, d'une voiture, choix d'un logement ...) et intellectuelles (lire une carte, rechercher de l'information sur internet ...) non négligeables qui leur permettent d'élargir le champ du possible structurellement affecté par le sentiment d'insécurité.

13. Cemre, 47 ans, a, quant à elle, un niveau d'instruction extrêmement faible, étant analphabète et disposant de ressources économiques limitées. Fille de paysans turcs, immigrée en Belgique à l'âge de dix-huit ans, elle fait partie d'une classe sociale défavorisée. C'est aussi celle qui exclut de la manière la plus catégorique les sorties après huit heures du soir. Son identité féminine imbrique d'autres paramètres propres à une société traversée par une multitude de rapports hiérarchiques, et qui façonnent, dans leur ensemble, la place que Cemre occupe dans l'espace bruxellois ainsi que les différences entre sa motilité et celle des femmes évoquées précédemment.

3. Manières d'interagir et de se sentir dans l'espace urbain

14. S'il est moins visible sur le plan géographique, l'impact du sentiment d'insécurité sur la manière d'interagir et de se sentir dans l'espace urbain s'avère tout aussi prégnant dans les témoignages recueillis. S'engager dans l'espace public avec un sentiment d'insécurité signifie empiéter un territoire qui est considéré comme menaçant, et dans lequel il ne faut ni s'attarder, ni attirer l'attention. Ainsi, un aspect important affectant la manière pour les femmes de se déplacer se situe au niveau de l'attitude et de l'apparence adoptées. Les vêtements, les manières de marcher, les gestes, les regards, etc., sont pensés comme des formes de communication qui doivent transmettre un message à l'entourage, celui de reculer ou en tout cas de ne pas approcher.

15. Dans ces stratégies, il s'agit en partie de dissimuler son identité féminine, notamment à travers des vêtements qui soient « neutres », ce qui signifie le moins féminins possible : « 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, 32 ans). Ces stratégies ne sont pas forcément vues comme efficaces, mais elles montrent en tout cas que les femmes ont intériorisé ce qui les rend vulnérables, à savoir leur identité féminine. Cette vulnérabilité peut aussi être contrebalancée par des démonstrations de force et de courage : « regarder d'un air déterminé », avoir « l'air de savoir où je vais, même si ce n'est pas le cas » (Judith, 27 ans), « montrer que je suis ma route et qu'il ne faut pas m'embêter » (Anne, 30 ans), « mettre un regard fâché, dur » (Rika, 45 ans)... L'élément le plus important est d'éviter d'attirer le regard masculin, qui semble être la première invitation au contact non voulu, en minimisant l'impact sur son entourage et en feignant la non-accessibilité. Il importe de souligner le caractère contraignant de ces attitudes, de ce « devenir neutre », comme le nomme une répondante (Elena, 27 ans). Prendre des airs d'hostilité, de froideur, se mettre un masque qui décourage tout contact potentiel... Ces attitudes excluent donc les contacts qui, en soi, pourraient être les bienvenus. Cemre l'exprime de la manière la plus forte : « Et jamais je regarde personne. [...] Moi, je fais très attention. Parce que moi, je parle pas avec n'importe qui. […] Moi, je parle à personne ».

16. Ces attitudes envers les autres vont de pair avec ces préoccupations tout à fait intérieures que sont les idées, pensées et émotions nourrissant le sentiment d'insécurité. Elles peuvent être regroupées en différents états d'esprit, typiques de l'expérience des déplacements des femmes en ville. Expression de l'anticipation d'un danger imminent contre lequel il faut se protéger, l'état d'alerte consiste à être prête à réagir et à se défendre à tout moment, lorsqu'un environnement est vécu comme insécurisant. Le fait de se protéger physiquement en se munissant d'éléments de défense permet dans ces 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 » (Rika, 46 ans). L'impression de devoir surveiller ou scruter son environnement en permanence fait partie de cet état d'alerte. Les femmes affirment être sur leurs gardes tout en analysant les personnes venant en face, en écoutant les échos de voix lorsqu'elles traversent un passage ou en regardant par-dessus leur épaule. Certaines parlent explicitement d'une « peur », d'une « angoisse », du fait d'être « stressées », ou de la méfiance qui les habite à un moment ou un endroit de leur déplacement. Cette sensation est à considérer comme limitation en soi, car « sortir la peur au ventre représente déjà une restriction de taille » [Condon *et al.* 2005].

17. Ce que certaines femmes interrogées n'identifient pas spontanément comme étant de l'ordre de l'insécurité est le sentiment de malaise, lié à la peur ou au fait d'être interpellées en tant que femmes. Il s'agit là de l'anticipation d'une interaction imposée unilatéralement dans laquelle la femme risquerait de se retrouver sans possibilité de se défendre, par manque de confiance ou de connaissance d'une réaction appropriée, mais aussi par peur que la situation ne dégénère. En effet, répondre de manière active ou agressive à une tentative d'approche de la part d'un homme signifie, pour une femme, rompre un « contrat tacite » qui, selon Erving Goffman, lie hommes et femmes sur le rôle des sexes dans les interactions dans l'espace public. Ce contrat porte autant sur le jeu de galanterie, dans lequel l'homme a le rôle de conquérir la femme, que sur la supposée non-agressivité de la femme, qui est, en revanche, plus à l'abri de violence physique dans l'espace public que les citadins masculins. Les femmes qui osent briser ces règles établies risquent de faire glisser une interaction banale – gênante, voire humiliante, mais sous contrôle – vers une situation imprédictible [Goffman

1977/2002]. Il semble que la crainte de ce glissement conduise la plupart des femmes enquêtées à se conformer au comportement attendu de leur part, c'est-à-dire à faire profil bas.

18. Face à ce sentiment d'impuissance, une autre stratégie observée est une forme de fermeté passive qui se manifeste dans un état d'esprit de résistance : être décidée à ne pas se laisser intimider. La mobilité devient alors un enjeu en elle-même : refusant de se laisser interdire une sortie ou imposer un choix modal par crainte d'un danger, certaines femmes font, parfois, le choix opposé et se déplacent en toute conscience des risques potentiels, affirmant le principe d'un égal droit à la mobilité.

19. Quoi qu'il en soit, ces différents états d'esprit qui accompagnent les déplacements des femmes apparaissent bien comme autant de limitations malicieuses car invisibles de leur vécu, comme de véritables entraves à profiter pleinement de la vie urbaine : « 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 » (Valentina, 32 ans).

4. Aux sources du sentiment d'insécurité féminin en milieu urbain

20. Le sentiment d'insécurité des femmes découle de la manière dont celles-ci perçoivent les présences masculines, particulièrement dans le contexte d'anonymat propre au milieu urbain, ainsi que du rapport social qui les lie à eux.

4.1. Perception des présences masculines en milieu urbain

21. D'un point de vue anthropologique, l'anonymat urbain semble propice au sentiment d'insécurité à deux niveaux : celui de l'Autre, cet inconnu imprévisible et incontrôlable, mais aussi celui du Soi, de sa propre personne inconnue de cet entourage d'anonymes, dénuée de tout lien protecteur. Dans son ouvrage *La mise en scène de la vie quotidienne*, Erving Goffman démontre comment, face à la difficulté de connaitre la réalité sur les personnes croisées en ville, chacun procède à une activité de « décryptage » de l'autre, qui consiste en une analyse de la « façade personnelle » et de ses différents attributs perceptibles [Goffman, 1973]. Dans ce contexte de tensions latentes qui caractérisent le milieu urbain, l' « activité de décryptage », en soi propre à tout citadin, conduit, les femmes plus particulièrement, à tenter d'identifier parmi les inconnus qui croisent leur route ceux qui pourraient devenir des agresseurs potentiels. Tous les profils ne suscitent pas les mêmes appréhensions, certaines présences étant interprétées comme sécurisantes, d'autres, au contraire, comme angoissantes ou stressantes. Ce que les présences insécurisantes ont en commun est notamment leur identité masculine. En effet, l'espace est perçu et vécu de manière très différente par les répondantes selon qu'il est occupé 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. Le sociologue Kenneth F. Ferraro a émis l'hypothèse que la peur du crime sexuel serait tellement profonde chez les femmes 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 particulièrement grave de violence. C'est en ce sens que l'homme en sa qualité masculine devient menaçant – et la femme rassurante, par sa seule présence qui atténue la domination masculine sur l'espace.

4.2. La force de l'idée de faiblesse : la vulnérabilité féminine face à l'agressivité masculine

22. Les témoignages des femmes font ressortir qu'elles ont bien conscience du poids de l'imaginaire dans leur peur : se « faire des films », « ça se passe dans la tête », « c'est purement psychologique »... Les stratégies présentées comme rassurantes sont souvent rejetées comme inutiles, leurs cibles étant présentées comme purement fictives. Le sentiment d'insécurité qui est à l'origine de ces comportements est alors dénoncé comme processus purement psychologique. La justification de comportements apparemment « irrationnels » ou estimés exagérés est considérée par certaines comme un trait de caractère personnel : « je suis couillonne », « je suis parano », « j'ai toujours été comme ça » ... . Or, manifestement, la peur n'est pas un trait de carac-

tère individuel, mais une expérience partagée. Comment alors expliquer cette force de l'idée de danger permanent vis-à-vis de l'homme et l'incapacité (ressentie) des femmes à se défendre en cas d'agression ? 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]. La violence symbolique, contrairement à la violence physique, est fondée sur la « reconnaissance » de la dominée de son infériorité. Cette forme de violence s'exerce notamment à travers des « instruments de connaissance » que partagent les deux sexes, et va déterminer la façon de penser autant du dominant que de la dominée : 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 [Bourdieu, 1990]. Comme cette enquête le montre, la domination masculine déploie toute sa force dans un « processus de déshistoricisation et de naturalisation des rôles sexués » [Raibaud, 2013] au terme duquel la femme est perçue et se perçoit comme étant vulnérable « en soi ». Le fait de lier la vulnérabilité féminine à son corps, à sa « nature », empêche la remise en question du rapport social dont il est l'expression et contribue donc à pérenniser la perception de la femme comme étant le sexe faible et vulnérable. Cette force de l'idée de la faiblesse féminine se marque dans l'incapacité de nombreuses femmes à penser et énoncer le caractère genré de leurs expériences urbaines. Ce dont témoigne également cette étude effectuée à Bordeaux : une grande partie de femmes interrogées sur les améliorations à apporter pour diminuer le caractère androcentrique de l'aménagement de la ville, n'a pas su répondre, acceptant en quelque sorte silencieusement leur condition et déniant les inégalités sexistes existantes dans l'espace public [Hesselle, 2013].

Eléments de réponse au niveau de la mobilité quotidienne des femmes à Bruxelles

23. Dans cet article, nous avons voulu montrer diverses facettes sous lesquelles le sentiment d'insécurité affecte les comportements de mobilité des femmes. Il en ressort que les déplacements des femmes sont fonction de stratégies d'adaptation et d'éviction qu'elles adoptent et qui constituent un frein à leur usage de la ville en toute liberté. Le sentiment d'insécurité devient l'expression d'un sentiment de présence non légitime et témoigne de la présence marginalisée des femmes dans l'espace public. Malgré les limites méthodologiques liées entre autre au nombre relativement restreint de femmes enquêtées dans le cadre de ce travail, les témoignages permettent de prendre conscience d'un vécu féminin particulier de l'espace urbain et peuvent donner une impulsion à la prise en compte de ce vécu dans la conception et l'aménagement de l'espace. Elles montrent également tout l'intérêt à porter un regard genré sur l'usage de la ville et invitent à investiguer ce champ d'étude davantage dans le contexte bruxellois.

24. Face à la problématique de l'insécurité des femmes et du partage inégal de l'espace public entre les genres, de nombreux programmes d'aménagement proposent des réponses urbanistiques. Une étude réalisée à Toronto en 1989 sur le sentiment d'insécurité des femmes dans 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, permettant aux femmes de se rapprocher de leur destination.

25. En Belgique, la faible présence féminine dans la planification et la gestion, notamment en matière de mobilité, reste encore flagrante. Méthodologiquement, les « marches exploratoires » pourraient constituer un outil intéressant pour recueillir le point de vue féminin sur la perception de l'espace en vue de l'intégrer dans des propositions d'aménagement [SPP, 2006]. A Bruxelles, l'association Garance effectue par exemple ce type d'enquêtes de terrain et diffuse par la suite les multiples propositions recueillies pour rendre l'espace public plus accueillant pour les femmes [Zeilinger/Chaumont, 2012]. « Mobil2040 », qui se veut être une « étude prospective et pluridisciplinaire » sur la mobilité à Bruxelles à l'horizon 2040, dénonce les idées reçues autour de la dangerosité de l'espace public pour les femmes, tout en proposant des

mesures d'aménagement censées rendre l'espace plus propice à son utilisation partagée. Parmi ces propositions figure, entre autres, une organisation de la mobilité qui offre des services dédiés aux femmes comme « les taxis roses » (conduits par des femmes) [Mobil2040, 2014].

26. Ces quelques expériences indiquent une prise en compte émergente du point de vue féminin dans l'aménagement de l'espace public. Les mesures infrastructurelles ou de gestion ne doivent cependant pas occulter le fait que le sentiment d'insécurité des femmes résulte fondamentalement du rapport social inégal entre les genres, qui structure encore notre société.

Bibliographie

ALAMI, Sophie, DESJEUX, Dominique, GARABUAU-MOUSSAOUI, Isabelle, 2009. *Les méthodes qualitatives*. 2e édition. Paris : Presses universitaires de France.

BOURDIEU, Pierre, 1990. La domination masculine. In : *Actes de la recherche en sciences sociales*. 1990. Vol. 84, pp. 4–31.

BOURDIEU, Pierre, 1998. *La domination masculine*. Saint-Amand-Montrond : Seuil.

CONDON, Stéphanie, LIEBER, Marylène, MAILLOCHON, Florence, 2005. Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines. In : *Revue française de sociologie*. 2005. Vol. 46, n° 2, pp. 265–294.

DE HESSELLE, Laure, 2013. Être femme dans l'espace public : Circuler en liberté. In : *Imagine demain le monde*. 2013. Vol. 98, juillet-août 2013.

DI MÉO, Guy, 2011. *Les murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*. Paris : Armand Colin.

FERRARO, Kenneth E., 1995. *Fear of Crime : Interpreting Victimization Risk*. Albany : State University of New York Press.

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 : DENÈFLE, Sylvette (ed.): *Femmes et villes*. Tours : Presses universitaires François-Rabelais, pp. 155–165.

GOFFMAN, Erving, 1973. *La mise en scène de la vie quotidienne*. Paris : Minuit.

GOFFMAN, Erving, 1977/2002. *L'arrangement des sexes*. Paris : La Dispute.

GREUSARD, Renée, 2014. *Peur dans la ville : oui, messieurs, si vous pouviez changer de trottoir…* In : rue89 [en ligne], 10 février 2014. [Consulté le 18 juin 2014]. Disponible à l'adresse : http://rue89.nouvelobs.com/rue69/2014/02/10/peur-ville-eh-bien-oui-messieurs-si-pouviez-changer-trottoir-249742

HANMER, Jalna, MAYNARD, Mary, 1987. *Women, Violence and Social Control*. Atlantic Highlands : Humanities Press International.

HANSON, Susan, 2010. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. In : *Gender, Place & Culture*. 2010. Vol. 17, n° 1, pp. 5–23.

IAU ÎdF, 2011. *Enquête « victimation & sentiment d'insécurité en Île-de-France » de 2011 : premiers résultats*. Paris : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île de France.

KAUFMANN, Vincent, 2001. La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain. In : BASSAND M., KAUFMANN V., JOYE D. (ed). : *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 87-102.

KRAMER, Caroline, MISCHAU, Anina, 1993. Städtische Angst-Räume von Frauen am Beispiel der Stadt Heidelberg. In : *ZUMA 17*. 1993. Vol. 33, pp. 45–63.

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*. 2005. Vol. 1, n° 2, pp. 149-168

LIEBER, Marylène, 2008. *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question.* Paris : Les Presses de Sciences Po.

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. mobil2040.irisnet.be [en ligne]. [Consulté le 11 août 2014]. Disponible à l'adresse : http://www.mobil2040.irisnet.be/fr/une-femme-bien-ne-devrait-pas-trainer-dans-l-espace-public-----idees-recues--constatations-et-mesures-de-confort-pour-une-ville-mixte.html

RAIBAUD, Yves, 2013. *Penser le masculin dans une perspective féministe*. Colloque Ecole, loisirs, sport, culture : la fabrique des garçons. Bordeaux, 13.05.2013. Université Bordeaux Montaigne. Pessac : Maison des Suds.

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*. In : rfi.fr [en ligne]. [Consulté le 1 août 2014]. Disponible à l'adresse : http://www.rfi.fr/europe/20120801-harcelement-feminisme-belgique-racisme/

SERVICE PUBLIC DE PROGRAMMATION (SPP), 2006. *La ville au fil des pas. Les marches d'exploration urbaine*. Bruxelles : Politiques des Grandes Villes.

SIRILMA, Nina, 2011. Mobilité : les femmes ont leur mot a dire ! In : *Axelle magazine*. 2011. Vol. 138, pp. 23–27.

STANKO, Elizabeth. A., 1992. The Case of Fearful Women: Gender, Personal Safety and Fear of Crime. *Women and Criminal Justice*. 1992. Vol. 4, pp. 117-135.

TACOLI, C., SATTERTHWAITE, D., 2013. Gender and urban change. In : *Environment and Urbanization*. 2013. Vol. 25, n° 1, pp. 3–8.

YAVUZ, Nilay, WELCH, Eric W., 2010. Addressing Fear of Crime in Public Space. Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit. 2010. In : *Urban Studies*. 2010. Vol. 47, n° 12, pp. 2491–2515.

ZEILINGER, Irene, CHAUMONT, Laura, 2012. *Espace public, genre et sentiment d'insécurité*. Bruxelles : Garance ASBL.

Soutien financier

Brussels Studies est publié avec le soutien de :

Innoviris, l'Institut Bruxellois pour la Recherche et l'Innovation

Fondation Universitaire

Pour citer ce texte

GILOW, Marie, 2015. Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles: perceptions et stratégies, In : *Brussels Studies*, Numéro 87, 1er juin 2015, www.brusselsstudies.be.

Liens

D'autres versions de ce texte sont disponibles

ePub FR : http://tinyurl.com/BRUS87ENEPUB

ePub NL : http://tinyurl.com/BRUS87NLEPUB

ePub EN : http://tinyurl.com/BRUS87FREPUB

pdf FR : http://tinyurl.com/BRUS87FRPDF

pdf NL : http://tinyurl.com/BRUS87NLPDF

pdf EN : http://tinyurl.com/BRUS87ENPDF

Les vidéos publiées dans *Brussels Studies* sont visibles sur la chaîne Vimeo de *Brussels Studies* à l'adresse suivante :
http://vimeo.com/channels/BruS

Remerciements

Cet article a été élaboré en coopération avec Pierre Lannoy, sociologue et enseignant-chercheur à l'Université Libre de Bruxelles, et Patrick Frenay, géographe et urbaniste, maître de conférences à l'ULB-EPB-BATir-Urbanisme. Il fait suite à un travail de fin d'étude (Master complémentaire en Urbanisme et Aménagement du Territoire, ULB).