

Egalité des genres dans l'espace public

SPF Intérieur - FOD Binnenlandse Zaken

Direction générale Sécurité & Prévention - Algemene Directie Veiligheid & Preventie

76, Boulevard de Waterloo - Waterloolaan 76

1000 BRUXELLES - BRUSSEL

www.besafe.be

Editeur : Pierre Thomas, Direction Sécurité Locale Intégrale, SPF Intérieur

Rédaction : Rabbeha Hadri



Table des matières

1. Introduction	5
1.1. Pourquoi ce guide ?	5
1.2. Quel est l'objectif de ce guide ?	6
2. Le gender mainstreaming	7
2.1. La loi sur le gender mainstreaming	7
2.2. Définition du gender mainstreaming	8
2.3. Quels sont les avantages du gender mainstreaming ?	8
3. La circulation	9
3.1. Le modèle de mobilité au féminin	9
3.2. Le gender mainstreaming dans le secteur de la mobilité	9
3.2.1. Arguments en faveur de l'intégration de l'aspect genre dans les transports	9
3.2.2. Statistiques ventilées selon le genre et élaboration d'indicateurs de genre	10
3.2.3. Bonnes pratiques	10
3.3. Comment améliorer la mobilité des femmes dans l'espace public ?	10
3.3.1. Une ville compacte et sûre	10
3.3.2. Oui ou non aux transports distincts pour les femmes ?	11
3.3.3. A pied et à vélo	12
3.3.4. Dans les transports en commun	13
3.3.5. Bonnes pratiques	15
4. Genre et urbanisme	18
4.1. Genre et urbanisme - quel impact ?	18
4.2. Critères de gender planning	19
4.3. Noms de rue féminins	20
4.4. Quartiers résidentiels	20
4.5. Quartiers administratifs	21
4.6. Quartiers commerçants	22
4.7. Espace vert	23
4.8. Terrain de jeu aménagé	25
4.9. Bonnes pratiques	25
5. Harcèlement sexuel de rue	28
5.1. Qu'est-ce que le harcèlement sexuel de rue ?	28
5.2. Ampleur du harcèlement sexuel de rue	29
5.3. Loi belge contre le sexisme dans le domaine public	29
5.4. Le harcèlement sexuel concerne l'exercice du pouvoir	30
5.5. Culturalisation du harcèlement sexuel	31
5.6. Harcèlement sexuel en ligne	31
5.7. Que peut faire une ville ou une commune pour lutter contre le harcèlement sexuel dans la rue ?	34

5.7.1. <i>Mettre en œuvre une politique d'intégration de la dimension de genre dans la police locale</i>	34
5.7.2. <i>Les autorités urbaines feraient bien de rendre les rues aussi sûres que possible pour tout le monde</i>	34
5.7.3. <i>S'engager à une coopération étroite entre la police et le parquet</i>	36
5.7.4. <i>L'engagement de la Ville ou de la commune en matière de prévention</i>	36
5.8. Bonnes pratiques	37
6. La participation	39
6.1. Une politique locale d'égalité des chances soutenue	39
6.2. La marche exploratoire comme forme de démocratie participative	39
6.3. La marche exploratoire comme outil	40
6.4. Comment mettre en place une marche exploratoire ?	41
6.5. Pistes d'action pour la promotion de la participation civique	42
6.6. Bonnes pratiques	43
7. Conclusion	45
8. Annexes : Exemples de questionnaires pour une marche exploratoire	46

Introduction

1.1. Pourquoi ce guide ?

Les chiffres du dernier Moniteur de sécurité¹ révèlent que les femmes se sentent beaucoup moins en sécurité que les hommes dans l'espace public. Un nombre impressionnant de femmes précisent dans cette enquête qu'elles évitent certains endroits de la ville ou de la commune, qu'elles ne sortent de préférence pas quand il fait noir, ne participent pas à des événements de masse et n'ouvrent pas la porte aux inconnus.

Des études² montrent que l'utilisation de l'espace public est déterminée par des codes sexuels ou des normes de genre. Ainsi, les femmes et les hommes se déplacent différemment en ville. Les femmes empruntent d'autres trajets et leurs motivations de déplacement diffèrent considérablement de celles des hommes. Dans l'espace public, les femmes sont confrontées à d'autres difficultés que les hommes. Pour elles, la question de la sécurité dans l'espace public se pose différemment. La raison étant que l'espace public est encore dominé, à l'heure actuelle, par les hommes.

Cette inégalité d'accès et d'utilisation de l'espace public renforce non seulement le sentiment d'insécurité des femmes, mais elle limite également leur liberté de mouvement et leur mobilité dans la ville, la commune ou le quartier. En résulte souvent des conséquences négatives sur les possibilités d'auto-développement des femmes.

L'intégration de la dimension du genre dans les décisions relatives à la construction, à la planification et à l'organisation de la ville/commune peut contribuer à en faire un lieu attractif, égalitaire et accessible à tous. Il s'agit de développer une approche intégrée de l'égalité hommes/femmes, ainsi qu'une stratégie transversale pour la ville/commune dans son ensemble.

1.2. Quel est l'objectif de ce guide ?

Ce guide se base sur une politique de prévention qui vise à réduire le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public.

Il a pour vocation d'être une source d'inspiration pour les autorités des villes et communes, les encourageant à intégrer la dimension du genre dans les projets de développement de leur ville, commune ou quartier. L'objectif consiste à renforcer l'égalité des genres en termes d'accès à l'espace public et d'utilisation des lieux publics.

Le guide prend comme point de départ les questions suivantes :

- Comment la dimension du genre se manifeste-t-elle dans l'espace public ?
- Comment les femmes et les hommes se déplacent-ils dans la ville/ la commune/le quartier ?
- Les femmes et les hommes sont-ils impliqués dans les décisions prises concernant le développement de la ville, de la commune ou du quartier ?
- Tient-on compte des femmes et des hommes dans les projets de construction, de planification et d'organisation de la ville, de la commune ou du quartier ?
- Les femmes et les hommes profitent-ils de manière égale des infrastructures et services publics ?

Le présent guide traite ces questions autour de 5 thèmes, à savoir :

- **Le gender mainstreaming**
- **La circulation**
- **L'urbanisation**
- **Le harcèlement sexuel de rue**
- **La participation**

Le gender mainstreaming

2.1. La loi sur le gender mainstreaming

L'égalité hommes/femmes est reconnue en tant que principe général dans notre société. Il s'agit d'un acquis particulièrement important qui est ancré dans la Constitution.

Le fait de consacrer et de définir légalement l'égalité hommes/femmes n'a pas comme conséquence directe une application de cette égalité dans la vie quotidienne. Même l'ancrage de l'égalité des chances dans la loi et dans les faits n'implique pas que l'égalité soit effective. Dans tous les domaines où il est question d'inégalité homme-femme, il y a encore un long chemin à parcourir avant d'aboutir à une réelle parité des genres et des chances³.

En adoptant la loi sur le gender mainstreaming le 12 janvier 2007, notre pays s'est engagé à œuvrer à l'égalité des genres au sein des départements et services fédéraux. Les autorités et services fédéraux sont dès lors tenus par la loi de prendre en compte les différences hommes/femmes dans le cadre de l'élaboration de leurs politiques et programmes et d'adapter ceux-ci afin de parvenir à une égalité de genres. Ils doivent en faire rapport au parlement fédéral de façon périodique.

La loi du 12 janvier 2007 énumère, entre autres, les étapes et instruments qui seront mis au point à l'avenir dans le but de favoriser l'intégration de la dimension du genre dans la politique fédérale⁴ :

- Ventilation des statistiques par sexe et établissement d'indicateurs de genre ;
- Rapport d'évaluation ex-ante : "test gender" ;
- Note de genre annexée à chaque projet de budget général des dépenses ;
- Rapport intermédiaire et rapport final sur la politique menée ;
- Dimension du genre dans les plans de management, les contrats d'administration, la planification stratégique ;
- Prise en compte de l'égalité hommes/femmes dans les marchés publics et l'octroi de subsides.

Conformément à sa mission de soutien des autorités locales, la Direction générale Sécurité et Prévention entend contribuer à inclure la dimension du genre dans les plans stratégiques de sécurité et de prévention des villes et communes.

En Belgique, c'est également à la commune qu'il revient de prêter une attention particulière à l'égalité des genres et de la promouvoir. Dans la pratique, ce principe est généralement inclus dans la politique plus vaste en matière d'égalité des chances.

Néanmoins, le degré d'engagement dans le principe d'égalité des chances et plus spécifiquement d'égalité des genres diffère fortement d'une commune à l'autre : certaines communes ont explicitement désigné un mandataire local (h/f) chargé de la thématique de l'égalité des chances, tandis que d'autres ne l'ont pas fait.

Seule une petite minorité des communes belges ont signé la [Charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale](#), une initiative du Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE). En signant cette charte, les autorités locales s'engagent explicitement à se mobiliser pour renforcer l'égalité des genres. La charte est également un instrument qui apporte un soutien pratique aux villes et communes dans l'élaboration de leur politique de genre et tient lieu de véritable outil de gender mainstreaming au niveau local.

En Belgique, 13 communes et 1 province ont signé⁵ à ce jour la charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale.

2.2. Définition du gender mainstreaming

Le gender mainstreaming, ou l'approche intégrée de la dimension du genre, est une stratégie qui entend renforcer l'égalité entre les femmes et les hommes dans la société en intégrant cette dimension dans la politique des pouvoirs publics. Une politique qui tient compte de la dimension du genre est une politique qui se base sur une analyse comparative de la situation des hommes et des femmes, qui identifie les éventuelles inégalités entre les femmes et les hommes et tente de les limiter, voire d'y mettre fin. Le gender mainstreaming est une approche transversale, c.-à-d. une approche qui porte sur tous les domaines politiques (ex. : emploi, affaires sociales, finances, santé, mobilité, justice, ...).

Le gender mainstreaming est une approche structurelle qui s'applique à chaque phase du 'cycle politique' (préparation, prise de décision, application, évaluation). Le gender mainstreaming concerne dès lors l'ensemble des acteurs impliqués dans la définition, l'application et l'évaluation de la politique. Chaque fonctionnaire qui joue un rôle dans les différentes phases d'un cycle politique devrait avoir le réflexe, l'automatisme de vérifier avant tout quel autre impact une mesure politique pourrait avoir sur les femmes et les hommes⁶.

2.3. Quels sont les avantages du gender mainstreaming ?

Le fait de tenir systématiquement compte de la dimension du genre dans l'élaboration et l'application d'une politique s'inscrit dans le cadre du principe de 'bonne gouvernance' qui implique une gestion la plus transparente et objective possible des affaires publiques.

En effet, le gender mainstreaming se base principalement sur le développement des capacités d'évaluation des pouvoirs publics, tant par rapport à des situations contre lesquelles ils veulent agir (capacité d'analyse) qu'à l'égard de la politique qu'ils souhaitent appliquer (évaluation ex-ante) ou ont mise en œuvre (évaluation ex-post). En ne considérant plus la population comme un groupe homogène auquel la politique s'applique uniformément et en tenant mieux compte des besoins et attentes des citoyens, le gender mainstreaming contribue au développement d'une politique plus concrète et plus efficace. Le gender mainstreaming permet donc d'améliorer la qualité, l'efficacité, la cohérence et la transparence de la politique des pouvoirs publics⁷.

Par conséquent, les autorités des villes et communes ont tout intérêt à mener une politique de gender mainstreaming au sein de leur ville ou commune.

La circulation

3.1. Le modèle de mobilité au féminin

Des études⁸ révèlent que les femmes et les hommes ont différents besoins et comportements dans les transports en commun et qu'ils n'ont pas le même accès aux services et infrastructures disponibles.

Les différences dans les modes de déplacement entre les femmes et les hommes sont dues aux différents rôles qu'ils occupent dans la vie professionnelle et dans la sphère familiale. Ces différences sont liées aux modèles de genre au sein de la famille et sur le marché du travail, aux infrastructures urbaines, au processus de socialisation et à l'éducation.

Ainsi, les femmes travaillent souvent plus près de la maison, elles sont plus nombreuses à travailler à temps partiel, elles bougent plus et sont les principaux usagers des transports en commun. Nombreuses sont celles qui ne disposent pas d'un permis de conduire, alors que la plupart des hommes roulent en voiture. Les femmes se déplacent aussi davantage durant les heures creuses et beaucoup moins quand il fait noir. Le modèle de mobilité au féminin peut se définir comme un *trip chaining*, consistant à enchaîner les déplacements pour se rendre dans différents endroits : domicile - école - travail - commerce - école - domicile. Les hommes se déplacent de façon plus linéaire, d'un point à l'autre, sur de plus grandes distances.

Ces différences font que les femmes sont surreprésentées dans les groupes sociaux dont les besoins en termes de transports sont spécifiques et qui souffrent d'un handicap de mobilité. Le moins bon accès aux transports a dès lors un impact négatif sur le développement professionnel, le statut économique, les loisirs et le bien-être personnel des femmes.

En outre, dans la mesure où les femmes sont moins nombreuses dans le secteur de la mobilité, l'on constate également un impact négatif sur la façon dont sont pensés et organisés les systèmes de transports.

3.2. Le gender mainstreaming dans le secteur de la mobilité

3.2.1. Arguments en faveur de l'intégration de l'aspect genre dans les transports

Il existe différentes sortes d'arguments⁹ en faveur de l'intégration de la considération du genre dans les transports :

L'argument d'équité

Les femmes ont le droit d'emprunter, de manière équivalente aux hommes, les transports en commun, à la fois en tant qu'individu et en groupe. Il s'agit d'un principe libéral et démocratique fondamental.

La gestion des ressources

Les expériences des femmes diffèrent de celles des hommes et elles peuvent donc ajouter de nouvelles perspectives et proposer de nouvelles thématiques.

Il est nécessaire de mettre au point un système de mobilité qui améliore l'accès des femmes aux transports afin d'éviter une perte de compétences (ex. le fait de ne pas pouvoir accepter un job en raison de transports difficilement accessibles).

L'argument d'intérêt

Il est important de prendre en compte les intérêts des femmes dans la mesure où ils diffèrent de ceux des hommes. Les besoins des femmes peuvent varier selon l'ethnicité, la classe sociale, la nationalité ou l'âge.

3.2.2. Statistiques ventilées selon le genre et élaboration d'indicateurs de genre

Des statistiques ventilées selon le genre sont nécessaires au développement de l'égalité de genres en matière de mobilité. L'instauration d'indicateurs de genre est essentielle pour identifier les changements liés au genre, le but étant de parvenir à une autre méthode de collecte des données en matière de transports et de se faire ainsi une idée plus précise du phénomène du *trip chaining*.

3.2.3. Bonnes pratiques

Au niveau national

- [L'étude Beldam](#) (Belgian Daily Mobility) i) est une enquête nationale sur la mobilité quotidienne de la population belge.
- La troisième édition de [Femmes et Hommes en Belgique](#) publiée par l'Institut pour l'Égalité des Femmes et des Hommes (IEFH), offre un aperçu détaillé des principaux indicateurs de genre, répartis en chapitres thématiques. L'un des thèmes traités concerne la mobilité.

A l'échelle internationale

- [Civitas](#) est une enquête qui a pour but de recueillir des données distinctes en matière de genre, d'âge, de profession, etc. Les données sont recueillies sur une base régulière, ce qui permet aux autorités de mieux évaluer les habitudes de mobilité et les besoins des femmes et de les intégrer dans leur politique en la matière.

3.3. Comment améliorer la mobilité des femmes dans l'espace public ?

3.3.1. Une ville compacte et sûre

Les déplacements sur de courtes distances dans une ville compacte¹⁰ augmentent les chances des individus de participer à diverses situations (avec tous les types de groupes sociaux) à la vie en communauté. Pour parvenir à un accès égal à la mobilité, il faut veiller à ce que les zones avoisinantes soient facilement accessibles à pieds, à vélo et en transports en commun. Un réseau efficace de transports en commun, des pistes cyclables et des trottoirs sûrs et conviviaux peuvent certainement y contribuer.

Des critères de genre pour une mobilité plus accessible¹¹

Des possibilités de transport adéquates et reliées entre elles, de courtes distances et des temps de trajet acceptables pour rejoindre des infrastructures aussi variées que des écoles, hôpitaux, garderies, centres commerciaux, infrastructures sportives, récréatives et lieux de travail.

Un accès aisé et sûr au réseau de transports en commun, qui répond aux besoins des usagers en fonction de leurs itinéraires et horaires.

Un accès facile au centre-ville et aux zones voisines, grâce à un réseau de mobilité linéaire et rayonnant.

Un accès aisé aux arrêts de trams, bus, stations de métro et gares - des arrêts qui sont aussi bien éclairés et sécurisés.

La proximité des arrêts de transports en commun par rapport aux bâtiments et accès, en combinaison avec un usage commercial pour un meilleur contrôle social.

Des arrêts de bus flexibles durant la nuit.

Des projets de parkings sûrs et facilement accessibles pour les vélos et voitures : aménagés de façon ordonnée, asphaltés et sans obstacle, transparents avec une visibilité et un éclairage corrects, des panneaux indicateurs et des cartes de la ville.

Un accès aux garages-parkings uniquement réservé aux riverains et personnes autorisées.

3.3.2. Oui ou non aux transports distincts pour les femmes ?

D'après Irene Zeilinger¹², féministe et présidente de l'asbl Garance (organisation qui lutte contre les violences basées sur le genre) la Belgique a déjà une mobilité ségréguée, notamment en raison du trip chaining comme modèle de mobilité spécifique pour les femmes. En ce qui concerne le sentiment d'insécurité, on constate également que les hommes se déplacent davantage la nuit que les femmes. Les arrêts de nuit qui permettent aux



femmes de descendre du bus entre deux arrêts ordinaires peuvent être un moyen d'améliorer la mobilité des femmes, mais ils ne constituent pas une finalité en soi. Dans un pays comme le Mexique, par exemple, des wagons distincts sont non seulement réservés aux femmes dans les stations de métro, mais il est également question de ségrégation sous la forme de taxis et lignes de bus roses pour et par les femmes, ainsi que de points de signalement où les femmes peuvent déposer plainte si elles sont victimes d'intimidations sexuelles en rue.

Cette politique a également permis d'augmenter le nombre de femmes ayant accès à des emplois dans le secteur de la mobilité en ville. Des places de parking réservées aux femmes à proximité des entrées et sorties peuvent également contribuer à réduire leur sentiment d'insécurité. Nous ne pouvons pas considérer ces mesures comme une atteinte à l'égalité hommes/femmes car elles présentent un avantage direct pour les femmes qui peuvent ainsi rattraper leur retard par rapport aux hommes. Par ailleurs, le gender planning en matière de mobilité doit viser à rendre le *triple chaining* également attractif pour les hommes en prévoyant des possibilités de trajets courts dans une ville compacte. Une politique en ce sens peut permettre de rompre avec les modèles de genre dans le domaine de la mobilité.

Els de Vos¹³, Dr. Ir. architecte, spécialiste en aménagement du territoire et professeur à la Faculté des Sciences du Design à l'Université d'Anvers, pense aussi que la politique urbaine doit tenir compte du *triple chaining* pour pouvoir répondre aux besoins des femmes. Dans certains cas, l'idée d'organiser des transports distincts pour les femmes peut se défendre. Ainsi, plusieurs arrêts de métro à Bruxelles sont perçus par les femmes comme peu sûrs et elles y ont donc moins accès. Cela étant, l'objectif du gender planning dans le domaine de la mobilité doit rester de prévoir un accès égalitaire pour les femmes et les hommes.

3.3.3. A pied et à vélo

Au chapitre 3.1., nous avons pu constater que les femmes étaient les plus nombreuses à parcourir de courtes distances, ce que nous avons appelé le *trip chaining*. Des études révèlent cependant que les femmes se sentent moins en sécurité à vélo que les hommes. Il importe dès lors de réduire ce sentiment d'insécurité chez les femmes en aménageant les pistes cyclables de façon à ce qu'elles soient bien éclairées, sûres et larges.



La mise à disposition de systèmes couverts et sécurisés de stationnements pour vélos, en nombre suffisant, contribue également à renforcer les sentiments de sécurité.

3.3.4. Dans les transports en commun

Cette [vidéo](#) sur les transports en commun dans une ville comme Londres illustre à quel point il est difficile pour les femmes d'utiliser ce type de transport.

En instaurant les mesures ci-dessous¹⁴, l'accessibilité des transports en commun pour les femmes peut considérablement s'améliorer :

Lutter contre les obstacles

- des planchers bas pour monter à bord des bus/trams/trains avec des enfants/poussettes/trolleys/chaises roulantes



- des espaces intérieurs pour les sacs de courses/poussettes/chaises roulantes
- des sièges adaptés pour les enfants
- une aide aux personnes à mobilité réduite lors des montées/descentes



- des emplacements adaptés pour les arrêts de bus et de trains

- une offre adaptée de bancs et abris aux stations et gares



Renforcer la sécurité

- la désignation d'une figure d'autorité sur les quais, dans les trains, à bord des bus et trams



- un bon éclairage aux arrêts
- pas d'abris et lieux d'attente fermés



- un bon emplacement des distributeurs de tickets
- une bonne indication des zones sûres, avec des informations claires pour les clients au moyen de tableaux-horaires et de cartes
- la présence de dispositifs comme des toilettes, espaces bébés, parent rooms dans les grandes gares



- davantage de systèmes de vidéosurveillance en circuit fermé
- des itinéraires sur carte, des annonces par les chauffeurs, un accès des passagers aux téléphones mobiles dans tous les véhicules
- une bonne connexion avec d'autres moyens de transport comme les taxis et bus afin de permettre un service de porte-à-porte

Réduire les coûts

- l'offre de cartes de réduction familiale et abonnements, des tarifs sociaux pour les personnes à mobilité réduite et les personnes défavorisées
- une offre de structures de transport pour les personnes qui se déplacent régulièrement pendant une partie de la journée (*trip chaining*), dans la mesure où les frais de transport peuvent être conséquents sur la base de voyages individuels

Donner des informations claires et fiables

- une communication multilingue concernant les heures de départ, les fréquences, les trajets, les itinéraires, les connexions et la sécurité
 - ▶ cette communication est nécessaire car les femmes effectuent souvent un trajet compliqué, empruntant plusieurs lignes et différentes formes de transport

Impliquer plus de femmes dans les décisions en matière de mobilité

- au sein de l'Union européenne, les commissions stratégiques, groupes de recherche, conseils d'administration et conseils consultatifs en matière de mobilité sont essentiellement constitués d'hommes. Dans aucun de ces organes de concertation et d'administration, il n'est question d'équilibre de genre, pas même au niveau national. Ainsi, à peine 25% des décideurs dans le secteur de la mobilité en Belgique sont des femmes...

Cet état de fait a un impact négatif sur la façon dont sont pensés et organisés les systèmes de mobilité, et donc sur les femmes.

Le secteur de la mobilité doit consentir plus d'efforts pour recruter davantage de femmes et les impliquer dans les processus décisionnels. [L'organisation d'actions de sensibilisation](#), l'annonce d'objectifs chiffrés ou l'instauration de quotas peuvent permettre de parvenir à un meilleur équilibre des genres.

3.3.5. Bonnes pratiques

Au niveau national

- Partant d'une perspective émancipatrice [Via-Velo](#) propose aux adultes les plus vulnérables des séries de cours uniques où ils acquièrent les aptitudes pratiques nécessaires pour se déplacer à vélo et s'orienter dans la circulation.
- L'initiative [Fietsvriendinnen à Louvain](#) offre à certains groupes de femmes un manuel comportant un guide en plusieurs étapes pour acquérir de l'expérience à vélo.

- A la suite de [l'événement tragique](#) du 4 mai 2019 à Anvers, à savoir le meurtre d'une jeune femme qui se déplaçait à vélo le long du Canal Albert, la Ville d'Anvers a décidé d'entreprendre des démarches pour sécuriser et rendre plus conviviales les pistes cyclables à cet endroit. Les mesures seront axées sur l'éclairage, la vidéosurveillance, la sécurisation des chantiers d'un point de vue social et la sécurisation des lieux où le contrôle social est faible.

Le groupe d'amies de Julie a tourné une vidéo en collaboration avec l'asbl Punt, une organisation qui accompagne les victimes d'abus sexuels. "Julie a donné sa vie dans la lutte contre les violences sexuelles. Cette lutte n'a pas nécessairement été inutile. Julie a fondé un mouvement. Nous voulons continuer ce mouvement". Les amies de Julie ont appelé les personnes présentes à soutenir l'asbl Punt.

- Le projet "Gent Sint Pieters" propose un plan de développement pour l'aménagement de stationnements pour vélos sécurisés et couverts à proximité et à l'intérieur des gares.
- Le [Voetgangersbeweging](#) est une organisation en charge de la mobilité reconnue par les autorités flamandes. En collaboration avec un important réseau de membres et de partenaires, le Voetgangersbeweging se mobilise au quotidien en faveur de la convivialité et de la sécurité de l'espace public pour les piétons.
- Les arrêts de bus sûrs et accessibles de [Stradus Infra](#)

Stradus Infra est une entreprise qui a notamment pour but de répondre aux demande de meilleur accès aux arrêts de bus pour les personnes à mobilité réduite, les parents et les enfants. Plusieurs projets en témoignent déjà. Ainsi, certains arrêts de bus à Courtrai et à Gand ont été équipés de bandes de plate-forme de Stradus Infra.

- Campagne de sensibilisation '[Harcèlement Sexiste: Comment réagir?](#)'

La campagne "Harcèlement Sexiste: Comment réagir?" a été lancée en 2012 dans le but de lutter contre le sexisme et les intimidations. La STIB a activement soutenu cette action en faisant circuler, six mois durant, un tram arborant le slogan "Ce n'est pas en touchant mes fesses que tu toucheras mon cœur".

- En tant que coordinateur agréé des associations en charge de la mobilité, le [Netwerk duurzame mobiliteit](#) (Réseau Mobilité durable) regroupe Autodelen.net, Bond Beter Leefmilieu, Fietsersbond, Mobiel 21, Taxistop, Trage Wegen, TreinTramBus et le Voetgangersbeweging.

Le réseau défend les intérêts communs, il soutient et représente les membres, oriente la politique flamande en matière de mobilité et coordonne la collaboration dans le cadre de campagnes et projets. Son ambition est triple : renforcer l'action des partisans de la mobilité durable, encourager les pouvoirs publics à mettre en place une politique intégrée en matière de mobilité durable et inciter de plus en plus de personnes à poser des choix allant dans le sens d'une mobilité durable.

- [vzw Ella](#) est au carrefour des thématiques de genre et d'ethnicité. Elle entend œuvrer activement à l'intersectionnalité dans tous les secteurs, les mouvements de femmes, la communauté allochtone, l'enseignement, le secteur social et le secteur du bien-être.

En septembre 2017, Ella a lancé un nouveau projet : [Mobiella](#). Ce projet, qui a bénéficié du soutien du CPAS de Gand, lutte en faveur de la mobilité des femmes précarisées issues de minorités ethnoculturelles dans le quartier de Nieuw Gent. Le projet consiste en une étude qui sonde les défis en termes de mobilité chez les femmes issues de minorités ethniques. Dans un premier temps, il s'agissait d'identifier les modes de transport, les moyens de transport et les difficultés des participants à l'étude. Dans un deuxième temps, des entretiens ont été menés avec des intervenants-clés d'organisations sociales, d'organisations axées sur le bien-être et de responsables mobilité au sein de la Ville de Gand. Dans un troisième temps, une proposition concrète a été formulée afin de mener une action sur le terrain et des solutions pratiques ont été mises en avant. L'objectif de ce projet est d'autonomiser les communautés de femmes, de formuler ensemble des pistes d'action et de mettre en place différents outils de communication avec les citoyens. Enfin, les résultats du projet ont été regroupés dans un ouvrage pratique destiné à transférer la méthode et les résultats à d'autres quartiers de la ville. L'ouvrage peut être consulté sur le site web d'Ella.

A l'échelle internationale

- NACTO, la National Association of City Transportation Officials créée en 1996, est une ONG qui réunit plus de 40 villes américaines et canadiennes pour se partager des conseils et avis en matière de conception des espaces publics, de mobilité et de transport. L'ONG a réalisé toute une série de manuels contenant des propositions d'espaces publics plus sécurisés et accessibles dans le cadre d'un plan de mobilité intelligent. L'un de ces manuels, le Transit Street Design Guide, formule entre autres six recommandations concernant la création d'arrêts de bus sûrs et accessibles.
- A [Kalmar](#), en Suède, des [arrêts de nuit](#) (arrêts où les femmes peuvent descendre la nuit, situés entre deux arrêts ordinaires) sont prévus pour que les femmes puissent plus rapidement rentrer chez elles et en toute sécurité..

A Nantes (France) et [Montreal](#) (Canada) également, il existe des arrêts nocturnes pour les femmes. En 2009, les autorités bruxelloises ont lancé un [projet pilote](#) permettant aux voyageurs se déplaçant seuls la nuit de descendre entre deux arrêts. Ce projet n'a toutefois pas été mis en pratique dans la mesure où il était difficilement applicable dans un contexte de grande ville. Les régions rurales offrent plus de possibilités à cet égard¹⁵. A [Strasbourg](#), il existe aussi un projet pilote visant à mettre en place des arrêts nocturnes pour les femmes.

- Certains pays offrent, la nuit, des taxis réservés aux femmes et conduits par des femmes. Ces taxis peuvent être appelés au moyen d'une appli spéciale.

Gender et urbanisme

4.1. Gender et urbanisme - quel impact ?



Des études¹⁶ montrent que la politique urbanistique en général et l'aménagement de l'espace public en particulier sont rarement envisagés dans la perspective du genre. D'après Els de Vos¹⁷, l'on constate dans l'architecture et l'intérieur des habitats, des évolutions favorables à l'égalité des genres, comme le passage d'espaces fermés à des espaces ouverts, par exemple une cuisine ouverte sur l'espace de vie et des espaces multifonctionnels. Cela étant, le déséquilibre femmes/hommes reste la règle dans le cadre des travaux de

planification et d'aménagement des logements et espaces publics. Il manque aujourd'hui encore une politique du gender mainstreaming dans les études d'architecture d'intérieur. Le concept du genre n'est pas spécifiquement appliqués par les studios de conception. La formation en universal design ou design for more s'en rapproche le plus, mais elle vise principalement les personnes à mobilité réduite. L'Université d'Hasselt travaille, par exemple, explicitement sur le universal design. Alors qu'auparavant, le universal design était encore une composante distincte de la formation en architecture à l'Université d'Anvers, elle n'est aujourd'hui plus que dispensée sous forme de workshops dans le cursus 'architecture d'intérieur'. L'absence de politique de gender mainstreaming à part entière dans la formation en architecture et surtout en urbanisme a pour conséquence que le terrain et les associations professionnelles sont dominés par des concepteurs masculins. Le résultat en est que la politique urbanistique est encore un domaine majoritairement composé d'hommes. Mais le gender mainstreaming requiert plus que des femmes uniquement. Il s'agit également d'être conscient des problèmes en termes d'architecture et d'aménagement du territoire auxquels les femmes sont confrontées.

Selon Irene Zeilinger¹⁸, la Belgique n'est pas avancée, par rapport à l'Europe germanophone. En Allemagne, l'analyse de genre est légalement obligatoire au niveau fédéral, en raison d'une ordonnance spécifique qui s'applique à l'ensemble des projets de construction d'une certaine ampleur. Cela fait déjà 30 ans que la Ville de Vienne est pionnière dans le développement de projets et outils pilotes. Si l'on inclut l'aspect genre dans la politique belge en matière d'urbanisme, force est de constater que les logements et espaces verts sont non seulement des lieux de loisirs et de détente, mais également des lieux de travail. En effet, les femmes assurent encore l'essentiel du ménage, des soins et de l'éducation des enfants et des personnes tributaires de soins ou dépendantes. Néanmoins, les espaces dans lesquels ces tâches sont exécutées ne sont souvent pas aménagés pour ce type de travail. La politique et les pratiques urbanistiques rendent généralement ce travail invisible et contribuent en tant que telles au manque de reconnaissance de cet aspect reproductif, à la répartition inégale des tâches et au fait que cela pèse sur les individus. Quant aux domaines récréatifs et espaces verts, ils restent eux aussi encore bien trop dominés par les hommes et jeunes garçons en raison de l'offre d'activités sportives et

ludiques qui leur sont principalement destinées, mais aussi d'infrastructures et de facilités inadaptées pour les femmes et les jeunes filles, comme des toilettes (familiales), vestiaires, douches et des sentiers et chemins dangereux, mal éclairés, etc. La politique se base encore trop souvent sur un modèle purement masculin de l'organisation de la vie quotidienne, laissant peu de place aux expériences et aux besoins spécifiques des femmes.

4.2. Critères de gender planning

Le gender planning sur le plan de l'urbanisation signifie que chaque processus de planification a été analysé, depuis l'idée jusqu'à son exécution, en termes d'aspects spécifiques au genre¹⁹. L'objectif du gender planning est de créer des opportunités pour les personnes de genre différent et de faire en sorte qu'elles puissent s'approprier l'espace. Outre le genre, d'autres facteurs doivent également être pris en considération, comme l'âge, le niveau de mobilité, le contexte socio-économique et les rôles sociaux. Le gender planning implique non seulement de répondre aux exigences actuelles en matière d'utilisation de l'espace public, mais également de créer des options pour les nouvelles formes d'utilisation différenciées et de développer le potentiel du local. Il importe à cet égard de promouvoir la cohésion sociale, l'esprit de communauté et l'identification des personnes à leurs particularités locales.

Des critères de genre pour le gender planning²⁰

- Diversité et flexibilité de l'espace (et options pour une utilisation par différents groupes à différents moments de la journée).
- Options en vue d'une utilisation sociale : éviter les stéréotypes de genre et de rôle.
- Espaces de communication et d'interaction (community building).
- Conciliation entre la vie professionnelle et la vie familiale/privée.
- Sécurité : la création de bâtiments et (de structures) d'espaces qui augmentent le sentiment de sécurité et réduisent le risque d'être accosté (transparence et visibilité, jour/nuit, itinéraires de fuite, bon éclairage, éviter les 'tunnels').
- Durabilité et protection des sources naturelles : utiliser le plus possible des sources passives et durables, comme la lumière naturelle et les matériaux bruts.
- Participation : la participation offre l'opportunité de s'impliquer activement dans la planification de projets à divers niveaux. La phase de participation décrit le degré d'influence d'une personne, de l'information et de la consultation à la *codécision* et à la *prise de décision*.

4.3. Noms de rue féminins

Intégrer la dimension du genre pour une ville ou commune implique aussi d'éviter de laisser dominer les noms masculins donnés aux rues, places et monuments. C'est malheureusement encore le cas dans la plupart des villes et communes de Belgique. Les noms de rue ont été recensés dans 8 grandes villes flamandes. Il en est ressorti que, parmi toutes les rues auxquelles un nom de personne a été donné, 85% ont reçu un nom d'homme et 15% un nom de femme. Le projet [Sofie-Jemaire-wil-meer-vrouw-op-straat](#) a pour but de sensibiliser les villes et communes à attribuer plus de noms de femmes aux nouvelles rues, places et nouveaux monuments.



4.4. Quartiers résidentiels



Dans les quartiers résidentiels, le gender planning signifie tenir compte des recommandations suivantes²¹:

- prévoir une offre de services dans le quartier, non seulement pour les enfants, mais aussi pour les personnes âgées et autres personnes dépendantes ;
- prévoir des services élémentaires (commerces, réparations, soins de santé, culture, formations, centres d'aide sociale générale, ...) de proximité, ainsi qu'un accès aisé et rapide à ceux-ci ;
- assurer l'offre d'emplois bien rémunérés et qualifiés dans les alentours de ces quartiers ;

- rendre reconnaissable la différence entre les espaces publics, semi-publics et privés (jardins collectifs, accès, jardins privés, etc.) ;
- promouvoir la sécurité par le contrôle social et la visibilité ; éviter les murs aveugles aux rez-de-chaussée et orienter vers la rue les parties de bâtiments qui sont les plus fréquentées (entrées, habitations, ...) ;
- respecter une hauteur maximale pour les bâtiments afin de maintenir à la fois un contact visuel et sonore entre les différents espaces ;
- privilégier les entrées et cages d'escalier vitrées pour créer une plus grande transparence et plus de lumière ;
- veiller à ce que les passages et les chemins soient suffisamment larges, bien éclairés, dans des couleurs claires, sans coins ou virages abrupts ;
- aménager des chemins sans zones d'ombres ni recoins où l'on pourrait se cacher ;
- prévoir des parkings souterrains faciles à utiliser, clairs et transparents ;
- prévoir des espaces pour des contacts informels, des espaces de communication favorisant les rapports de bon voisinage ;
- créer des espaces fonctionnels communautaires et assez grands dans les immeubles d'habitation afin de réduire le stress des personnes qui vivent dans de petits appartements : buanderie, parking poussettes (à chaque étage et à côté de l'ascenseur), parking vélos, salle de jeux (avec toilettes) ... ;
- aménager des espaces verts autour de bâtiments résidentiels, par exemple, dans une cité, qui permettent différentes activités (repos, jeux, réparations, jardinage collectif, ...) ;
- faire attention à une bonne orientation, à un éclairage adapté des bâtiments et à l'ombre éventuellement créée par les bâtiments trop hauts ;
- limiter le nombre d'hôtels dans le quartier, car les habitants et les habitués ne se sentiraient plus dans leur environnement familier, le cas échéant ;
- les appartements ne devraient pas être aménagés de façon stéréotypée :
 - ▶ des pièces égales et neutres dans leur fonction, la possibilité de diviser ou joindre des pièces ;
 - ▶ de bonnes conditions pour le travail ménager : grandes "cuisines de vie" (place pour une grande table pour manger, faire les devoirs, recevoir de la visite pendant que l'on fait la cuisine, vue sur la plaine de jeux).

4.5. Quartiers administratifs

Dans les quartiers administratifs, les femmes peuvent se sentir en insécurité après les heures de bureau ou quand il fait sombre, parce que ces quartiers regroupent principalement des bâtiments administratifs et sont donc vides de présence humaine en soirée.

Un passage dans ces quartiers peut néanmoins être agréable et sécurisant si l'on tient compte de certains aspects²²:

- dans les quartiers de bureaux, les bâtiments sont souvent plus hauts ; la hauteur des immeubles doit être adaptée à la largeur de la rue afin de ne pas créer de zones d'ombre ;
- l'éclairage doit également être adapté pour que la sortie des bureaux en hiver soit agréable et ce, jusqu'aux gares, arrêts de bus/trams et parkings ;

- le trajet de la gare au quartier de bureaux doit être indiqué clairement et adapté aux piétons, cyclistes et navetteurs ;
- la zone d'accès au pré-métro et aux bus de certaines gares est mal indiquée et peu rassurante ;
- les arrêts de bus et de trams doivent être indiqués clairement, principalement dans les gares où de nombreuses personnes ne connaissent pas bien le quartier ;
- plus de personnes se rendraient au travail à vélo si des parkings pour vélos en suffisance - couverts et sécurisés - étaient mis à disposition.
- pour encourager les personnes qui travaillent dans ces quartiers à découvrir leur environnement, des bancs à proximité, dont certains couverts, donnent la possibilité d'aller manger ou prendre sa pause à l'extérieur, même s'il pleut ;
- des clubs de sport, restaurants et bars aménagés entre des bâtiments administratifs amènent une présence humaine constante, même en soirée.



4.6. Quartiers commerçants

Les quartiers commerciaux sont généralement très fréquentés pendant la journée et sont déserts le soir après la fermeture. Ils attirent plus de femmes, car ce sont généralement les femmes qui font les courses pour toute



la famille. Les clients combinent souvent des courses différentes et le déplacement est donc très complexe. Un accès facile aux transports publics et autres services de base (toilettes publiques, aires de repos, panneaux de signalisation, services d'urgence, etc.) ou suffisamment d'espace pour transporter les courses et les petits enfants, n'est pas toujours une évidence. Cet usage particulier et l'image sexiste véhiculée par de nombreux panneaux publicitaires influencent l'accès de tous les usagers à la ville.

Propositions pour améliorer ces quartiers²³:

- Le caractère multifonctionnel des quartiers commerçants évite le sentiment d'insécurité après la fermeture ; si les gens vivent au-dessus des magasins, ils passent toujours par la rue ;
- La présence de cinémas, restaurants et autres commerces ouverts le soir ne donne pas l'impression que le quartier est désert ;
- Les zones piétonnes dans les rues commerçantes devraient être clairement indiquées, surtout si elles sont accessibles aux voitures après la fermeture ou pendant les heures de livraison ;

- La publicité de certaines chaînes de magasins est parfois choquante, sexiste ou trop omniprésente. Les autorités doivent porter un regard critique sur les panneaux d'affichage et les chaînes de magasins dans les quartiers commerçants ;
- Les volets opaques des magasins peuvent créer des barrières et des coins inutiles et réduire l'éclairage après la fermeture. Une harmonisation des volets transparents rendrait la rue plus attrayante, même lorsque les magasins sont fermés.
- Il doit toujours y avoir des plantations dans les zones commerçantes car sinon c'est tout le béton qui réduit la vivacité et l'ambiance agréable ;
- S'assurer que les poubelles soient régulièrement vidées.

4.7. Espace vert



Les espaces verts dans les villes sont des lieux précieux de loisirs et de détente pour toutes les générations. Cependant, ce sont aussi des endroits dangereux pour de nombreuses femmes, le jour et encore plus la nuit. Elles préfèrent ne pas y aller seules et ne pas traverser un parc à pied, même si c'est un raccourci. Comme tous les espaces de loisirs, les espaces verts combinent temps libre et gestion familiale. Par exemple, la surveillance des jeunes enfants. La qualité du séjour est également un critère important pour se sentir bien dans les espaces verts et peut encourager les femmes à y rester plus longtemps.

Afin de créer des espaces verts qui attirent les filles et les garçons, les femmes et les hommes, et de leur donner des chances égales en termes de jeu, de mouvement et de réalisation de soi, les possibilités suivantes devraient être créées²⁴:

- Veiller à ce que les sites les plus attrayants ne soient pas dominés par un seul groupe, mais puissent être utilisés par plusieurs groupes en même temps et de différentes manières ;
- Dans les grands parcs, des « points de cristallisation » sont nécessaires dans les lieux sans fonctions précises, et ces espaces peuvent être appropriés par les groupes moins dominants.
- Un lieu qui favorise les contacts sociaux (bancs orientés les uns vers les autres) peut, par exemple, attirer les filles qui, une fois assises dans le parc, peuvent plus facilement explorer d'autres lieux ;
- Dans les petits parcs, la conception de petits espaces et des installations pouvant être utilisées par différents groupes en même temps peut être une solution ;
- Un parc devrait fournir des espaces et du mobilier pour les filles et les garçons ainsi que pour les différents groupes d'âge, quelles que soient les activités préférées des filles : patins à roulettes, volley-ball, badminton, balançoire, escalade, exercices d'équilibre, sauts, saut élastique ou trampoline, craie sur béton..... ;
- Les 'cages de football' peuvent être changées en adaptant le revêtement de sol, en installant d'autres équipements (filets, etc.) Et en ouvrant la clôture à l'extérieur. Si elles sont utilisées de manière intensive, les zones de jeu doivent être divisées pour permettre l'utilisation simultanée par différents groupes et ainsi donner une chance aux groupes moins dominants ;
- Les terrains de jeux pour les jeunes enfants devraient toujours être entourés de clôtures pour faciliter la surveillance des enfants, et il devrait y avoir un nombre suffisant de bancs à proximité pour les accompagnants des enfants. Ces espaces doivent être agréables (zones de soleil et d'ombre, couverture en cas de pluie, confortables, avec tables et bancs) et séparés des aires de jeux tout en permettant un contact visuel ;
- Il y a une forte demande pour des toilettes publiques et des sources avec de l'eau potable - gratuits et bien entretenus. Cela permet de rester plus longtemps, ce qui est particulièrement utile pour les personnes ayant des enfants ;
- Pour les personnes âgées, des zones protégées (y compris des zones ombragées) avec contact visuel avec les zones les plus fréquentées sont requises. Des tables où l'on peut jouer à des jeux de société et des terrains de pétanque ou des jeux d'échecs géants sont également très appréciés ;
- Le réseau de sentiers dans le parc devrait permettre un accès rapide, facile et direct et devrait également laisser de la place pour la marche ou la course à pied ;
- Les chemins doivent être tracés dans le respect de l'orientation et de la transparence et doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- Les panneaux de signalisation à l'entrée et dans le parc facilitent l'orientation et donnent à l'espace une vue plus attrayante. Les allées principales - y compris l'accès aux toilettes - doivent être transparentes et visibles, pour le contrôle social ;
- Des chemins parallèles à la rue au bout d'un parc donnent aux passants la possibilité d'éviter la circulation et de participer à la vie du parc. Cette présence supplémentaire garantit à son tour une plus grande sécurité ;
- Un bon éclairage des chemins est très important. Si de grands arbres tempèrent la lumière, l'éclairage peut être placé sur le tronc de bas en haut ;
- Afin d'éviter les conflits liés à l'espace, une zone peut être mise à la disposition des sans-abri. Ils peuvent alors y rester sans déranger les autres groupes de population ;

- Des aménagements/espaces susceptibles de changer et s'adapter aux besoins des enfants et des jeunes réduisent les risques de vandalisme. Surtout dans les petits espaces, un cadre éducatif, avec plus d'infrastructures ludiques et le respect des règles, peut offrir de nouvelles possibilités de jeux et de mouvement ;
- La présence officielle d'un adulte donne un sentiment de sécurité. Les accompagnants sur les terrains de jeux et les gardiens de parc peuvent être sensibilisés au genre afin d'encourager les filles et les femmes à prendre leur place.

4.8. Terrain de jeu aménagé

Un terrain²⁵ de jeu aménagé est un type de parc adjacent à des immeubles résidentiels ou aménagé dans la cour intérieure d'un immeuble résidentiel. En conséquence, tous les occupants de l'immeuble ont un morceau de jardin. De cette façon, l'intérieur de la maison se fond dans un espace extérieur privé qui, à son tour, donne accès au parc public. Cette configuration assure non seulement un degré élevé de contrôle social mutuel, mais favorise également la participation, car le parc est perçu comme un prolongement de son propre domicile. Un tel type de parc a un effet pratiquement émancipateur en raison de sa structure spatiale.

Les enfants des environs peuvent jouer dehors sans être accompagnés et leurs mères (qui assument encore la plus grande tâche de soins) ont du temps pour d'autres choses. Pour les mamans du quartier qui habitent un peu plus loin, le parc reste un lieu de rencontre agréable.



4.9. Bonnes pratiques

Au niveau national

- [Park Groot Schijn](#) est un projet à Anvers, créé après la conclusion d'une charte de participation avec un masterplan soutenu pour réaliser une utilisation multiple de l'espace. Chaque jour, des dizaines d'associations du Park Groot Schijn rassemblent les gens pour le sport, la détente ou pour découvrir la belle nature qui se cache derrière l'agitation de la ville. Afin d'exploiter pleinement les nombreuses possibilités offertes par cette zone, le domaine sera réaménagé en un parc de sports et de loisirs ouvert avec sa propre identité ; Les clubs de jeunes sont disposés à partager leurs terrains de jeux et les clubs sportifs utiliseront et géreront leurs terrains ensemble. Les jardiniers communautaires acceptent une ouverture limitée de leurs jardins au public.

En collaboration avec les utilisateurs du parc, l'équipe de conception de BUUR, HOSPER, BULK et ARA ont élaboré les plans de la place centrale en un plan réaliste. Les patineurs sont également étroitement impliqués dans la conception du nouveau skate parc.

La réalisation de la deuxième partie du parc a été rendue possible en partie grâce au soutien du FEDER, le Fonds européen de développement régional.

- [Info Publieke Ruimte](#) est un point de contact pour les professionnels, les décideurs politiques et les citoyens qui veulent faire plus avec leur environnement de vie. Depuis 2008, Info punt Publieke Ruimte invite les villes, les communes, les agences de design et les donneurs d'ordre privés (promoteurs de projets, sociétés de logement, parcs de loisirs, organisations à but non lucratif) à soumettre des projets pour le livre annuel de bonnes pratiques sur l'espace public. En 2019, ce prix du public a été attribué à Malines pour le meilleur aménagement d'une rue commerciale.
- [Leg mijn blaas het zwijgen](#) est un groupe d'action qui prône l'égalité en matière d'équipements sanitaires publics pour les femmes et les hommes. Le groupe vise à sensibiliser les pouvoirs publics et le public aux inégalités en matière d'habitudes, d'utilisation, d'attitudes et d'équipements sanitaires. Le comité d'action a participé à divers programmes médiatiques, mis en place un site Internet, sensibilisé le public en distribuant des affiches et en offrant un urinoir pour femmes aux Fêtes de Gand. L'action la plus récente est d'établir un concept universel pour une toilette publique unisexe clairement visible, ainsi qu'un projet de signalisation.
- Els de vos, Els.devos@UAntwerpen.be est architecte d'intérieur et urbaniste. Elle enseigne à la Faculté Ontwerpwetenschappen de l'Université d'Anvers. Pour sa thèse sur le genre et la planification, qui a reçu le Prix de fin d'études VRP, elle a examiné trois parcs à Gand en 2002 en termes de sécurité sociétale et de diversité des genres.

Au niveau international

- [Collectiu Punt 6](#) est une coopérative d'architectes, sociologues et urbanistes d'origines diverses avec plus de dix ans d'expérience locale, nationale et internationale. Le groupe intègre la perspective de genre dans la conception des espaces et des équipements urbains. Il offre des ateliers, des conseils et des manuels aux autorités urbaines et communales et à d'autres parties prenantes. L'objectif de l'organisation est de parvenir à des villes plus inclusives et plus égalitaires par l'action. L'organisation a développé un [tool kit](#) comme instrument de planification de genre.
- [Vienne](#) est un exemple d'une ville qui a intégré la dimension de genre dans sa planification urbaine, rendant la ville plus sûre et plus agréable pour les femmes. La ville a travaillé à l'amélioration de l'éclairage des rues, à l'amélioration de l'accessibilité des parcs pour les jeunes filles, à l'aménagement de larges allées piétonnes et de sentiers pédestres et à la conception de logements sociaux et de nouveaux lotissements en fonction des besoins des femmes. Les urbanistes ont conçu une soixantaine de projets urbains sur un pied d'égalité entre les sexes.

- [Gender STE](#) est un réseau d'organisations gouvernementales, d'instituts de recherche, d'universités et d'entreprises de 40 pays du monde entier, ainsi que d'organisations internationales qui promeuvent l'égalité des sexes dans les villes, notamment par la recherche scientifique, l'innovation et le soutien en matière de planification urbaine et de mobilité.
- Dans [Feminist City](#), on réfléchit à l'impact que l'urbanisme peut avoir sur les différents groupes et identités et à la manière dont le développement des villes peut être repensé afin que chaque groupe de la société se sente reconnu et en sécurité dans l'espace public.
- [UN Habitat](#) est une ONG qui se concentre sur la vie quotidienne et promeut un modèle de planification urbaine inclusif qui tient compte du sexe, de l'âge et de l'origine ethnique. L'objectif est de construire des villes plus égalitaires et plus sûres.
- [URBACT initiatif](#), Gender equal cities a organisé un 'Walkshop' d'une demi-journée à Lisbonne où une analyse a été menée dans la ville avec la question de savoir comment et pourquoi les femmes et les hommes vivent l'espace public d'une manière différente. Et plus important encore, ce qui peut être fait pour créer des villes sûres, inclusives et égalitaires entre les sexes.

Harcèlement sexuel de rue

5.1. Qu'est-ce que le harcèlement sexuel de rue ?

Bien que le harcèlement sexuel de rue puisse signifier quelque chose de différent pour différentes personnes, les femmes ne savent que trop bien ce qu'est un compliment sincère et ce qui relève du harcèlement. Selon la loi belge contre le sexisme dans l'espace public, une remarque ou question à connotation sexuelle réduit une personne à sa « dimension sexuelle ». Selon Anais Langbeen, féministe et auteure de ²⁶, la revue Charlie, cela se passe lorsqu'un *catcaller* ou un intimidateur parle du corps d'une femme, regarde ses seins et prétend que la femme marche dans la rue ou est assise dans le tram par plaisir.

Selon l'asbl [Garance](#) une organisation féministe de femmes qui, entre autres, lutte contre la violence sexuelle à l'égard des femmes, le harcèlement sexuel de rue est souvent traité dans le discours social dominant comme un phénomène naturel fondé sur la conviction que les hommes ont une pulsion sexuelle plus forte que les femmes en raison de leur biologie et que cette pulsion les amène à adopter des comportements déviants. Les femmes, d'autre part, perçoivent certains comportements masculins comme un compliment à leur attirance sexuelle et à leur apparence. Les femmes de tous âges peuvent être victimes de harcèlement sexuel dans la rue. Bien que les femmes qui sont plus présentes dans l'espace public pour des raisons professionnelles, mobiles ou sociales sont plus susceptibles d'y être confrontées. L'intimidation sexuelle de rue dépeint les femmes individuellement et en tant que groupe comme un objet qui peut être jugé, commenté, insulté, touché, intimidé... et attaqué.



Une recherche de [Université des Femmes](#) montre que les femmes se protègent souvent de manière excessive contre les risques éventuels de harcèlement sexuel dans la rue. Même si les femmes ne sont pas soumises à des violences verbales ou physiques dans la rue, elles sont confrontées à une forme de violence symbolique résultant de la réalité sociale qui ne considère pas la présence des femmes dans l'espace public comme tout à fait légitime. Le sentiment d'insécurité des femmes dans la rue n'est donc pas le même que celui des hommes et est disproportionné par rapport à la violence verbale ou physique réelle vécue dans la rue.

Cette prudence est une réponse à une série d'agressions qui sont prises très peu au sérieux dans la société - et ne sont donc pas prises en compte dans les statistiques - mais qui se répètent tant de fois et deviennent une habitude, contribuant ainsi à l'érosion du sentiment de sécurité des femmes dans la rue. L'indifférence sociale incite les femmes à adopter des attitudes et des comportements qui minimisent les risques dans la rue. De cette façon, les femmes s'habillent différemment en fonction des itinéraires qu'elles doivent emprunter et des moyens de transport qu'elles utilisent. Pour réaliser leur itinéraire, les femmes évitent certaines zones et certains quartiers en faisant un détour. Les femmes s'assurent également autant que possible de ne pas sortir seules

dans la rue la nuit ou pendant les périodes sombres de l'hiver. Ne pas rentrer trop tard, accélérer leurs pas,... sont d'autres exemples d'adaptation des attitudes et des comportements des femmes lorsqu'elles utilisent l'espace public. Surtout le sentiment qu'ont les femmes sur le fait qu'il est inutile d'attendre un comportement correct de la part des hommes et qu'il appartient aux femmes de ne pas provoquer un comportement négatif de la part des hommes, implique qu'elles perçoivent l'espace public comme un espace étrange. Ce faisant, elles ont tendance à participer le moins possible à la vie publique et à limiter l'utilisation de l'espace public en fonction du lieu, du moment et du mode de transport.

5.2. Ampleur du harcèlement sexuel de rue

Le harcèlement sexuel se produit dans la rue, à l'école, dans les festivals, en ligne et, bien sûr, dans les transports publics.

[Une étude](#) sur le harcèlement sexuel des femmes à Paris montre que les Françaises sont exposées quotidiennement au harcèlement sexuel ou à la violence sexuelle dans les transports publics. Toutes les femmes de Paris disent avoir été harcelées dans le bus ou le métro à un moment de leur vie.

Au [Royaume-Uni](#) également, des recherches montrent que les femmes sont souvent victimes de harcèlement sexuel dans le domaine public.

En [Belgique](#), la police fédérale a enregistré 266 cas de violences sexuelles dans les transports publics à travers la Belgique pour l'année 2016. Cependant, des études montrent que le nombre réel de cas de comportements sexuels déviants dans le domaine public est beaucoup plus élevé. Par exemple, une étude réalisée à Bruxelles montre que plus de 8 femmes sur 10 ont déjà été victimes de harcèlement sexuel. Il peut s'agir de commentaires inappropriés, d'appels répétés, de contacts indésirables et déviants ou même de viols. Selon l'organisation [Vie Féminine](#) 46% des femmes wallonnes ne veulent pas aller au centre-ville la nuit, contre 18% des hommes wallons. Il y a donc une nette différence dans la façon dont les femmes et les hommes se déplacent dans la ville, et cette différence est liée à la menace de violence sexuelle.

5.3. Loi belge contre le sexisme dans le domaine public

[La loi contre le sexisme](#) dans l'espace public rend passibles les comportements suivants d'une amende de 50 à 1 000 euros ou d'une peine d'emprisonnement d'un mois à un an²⁷:

- les actes humiliants, tant physiques que verbaux, tels que les insultes et les gestes obscènes, la publication de certains éléments sur les médias sociaux sont également soumis à la loi ;
- les paroles ou l'action doivent avoir lieu en public, par exemple dans la rue ou dans une gare, ou en présence d'autres personnes, les forums Internet ou les réseaux sociaux sont également considérés comme des espaces publics ;

- la personne qui fait la déclaration ou qui agit le fait clairement dans l'intention d'humilier la victime. Cette intention apparente peut être déduite non seulement de l'attitude ou du comportement de l'auteur, mais aussi de la nature même de l'acte ;
 - le comportement ne vise pas un groupe abstrait, comme les femmes en général, les paroles ou l'action visent une ou plusieurs personnes spécifiques en raison de leur sexe. La ou les victimes, femmes ou hommes, doivent donc être identifiables.
- ▶ Par conséquent, la publicité sexiste n'est pas couverte par la loi ; pourtant, la publicité sexiste peut inciter au harcèlement sexuel de rue et peut donc être punissable. Un autre exemple est [l'affiche publicitaire controversée](#) pour un bicky burger dans laquelle un homme donne une gifle à une femme à cause d'un mauvais burger, qui a causé beaucoup de controverse et a mené à plusieurs plaintes au JEP (Jury d'éthique publicitaire)...

5.4. Le harcèlement sexuel concerne l'exercice du pouvoir



Selon [Sarah Bracke](#), professeur de genre et de sexualité à l'Université d'Amsterdam, le harcèlement sexuel concerne l'exercice du pouvoir. Les hommes qui font du harcèlement de rue veulent prouver leur masculinité. En effet, la masculinité est considérée comme radicalement opposée à la féminité : les hommes doivent être actifs, les femmes passives. Les hommes sont agressifs, les femmes sont dociles. *« Les hommes sont censés décorer les femmes, et les femmes sont censés faire plaisir aux hommes. Cette dernière donnée est inextricablement liée à la signification hétéro-normative de la féminité, sur le plan sexuel. Les femmes devraient donc apprendre à subir du harcèlement sexuel, car cela fait partie de leur identité. Il y a aussi de l'homophobie : pour prouver qu'ils sont hétérosexuels, les intimidateurs exercent un pouvoir sur les femmes qu'ils rencontrent dans la rue. Le harcèlement sexuel consiste donc à essayer de faire ses preuves auprès d'autres hommes en rabaisant les femmes. »*

Selon [Eve Aronson](#), scientifique en études sur les femmes et le genre et fondatrice de la Fondation Hollaback Nederland, une organisation engagée dans la lutte contre le harcèlement sexuel de rue, les femmes jouent également un rôle dans ce domaine en minimisant le phénomène. Elles disent alors : « *Oh, ça arrive si souvent* » et cela encourage la normalisation de ce comportement. « *Les hommes sont plus susceptibles d'avoir l'impression que tout va bien et qu'ils ne sont pas tenus responsables de leur comportement* ».

5.5. Culturalisation du harcèlement sexuel



Le harcèlement de rue est souvent perçu comme un problème dans certains quartiers, et les hommes issus de l'immigration sont identifiés comme les principaux auteurs. Selon Anais Langbeen, cependant, le harcèlement²⁸ se produit à divers endroits et de diverses façons et a des victimes et des agresseurs de tous grades et positions, qui peuvent avoir n'importe quelle couleur de peau. Ceux qui ont

le pouvoir dans la rue sont plus susceptibles d'intimider, ceux qui ont le pouvoir au travail sont plus susceptibles d'intimider sur le lieu de travail.

Selon Irene Zeilinger²⁹ le documentaire controversé [Femme de la rue](#) de Sofie Peeters a contribué à la stigmatisation et au racisme en présentant le harcèlement sexuel de rue comme un phénomène qui ne se produirait que dans les quartiers où vivent un grand nombre d'hommes d'origine immigrée. Le film montre également que les possibilités d'action des femmes en matière d'intimidation de rue sont extrêmement limitées.

[Zij-kant](#), une organisation féministe rejette la culturalisation du harcèlement sexuel de rue et souligne que la violence des hommes à l'égard des femmes ne connaît ni frontière géographique, ni limite d'âge, ni classe, ni race, ni distinction culturelle. Il se manifeste sous de multiples formes et les auteurs peuvent être n'importe qui. Le point commun ici est toujours l'abus de pouvoir.

5.6. Harcèlement sexuel en ligne

Qu'est-ce que le harcèlement sexuel en ligne ?

[The European Union Agency for Fundamental Rights](#) définit le harcèlement sexuel en ligne comme : « *Le fait de recevoir des courriels ou des sms importuns, offensants ou sexuellement explicites ou être confronté à des avances sexuelles inappropriées par le biais de médias sociaux ou de chatrooms en ligne.* »



Il existe un continuum de comportements qui diffèrent par leur nature et leur gravité, les opinions divergent quant à ce qui est ou n'est pas socialement ou légalement permis.

Les formes de harcèlement sexuel en ligne sont :

- Shame-sexting: les images à caractère sexuel (souvent réalisées par la personne elle-même) sont partagées avec des tiers via les médias sociaux sans le consentement de la personne concernée ;
- Grooming: la sollicitation active et la séduction de mineurs par des adultes par le biais d'Internet et des réseaux sociaux, de chatrooms ou de webcams dans le but d'avoir des contacts à caractère sexuel ;
- Porno de vengeance: shame-sexting où la vengeance est le motif, souvent après la rupture de la relation ;
- Sextortion: les images à connotation sexuelle obtenues (souvent sous de faux prétextes) sont utilisées comme moyen de chantage ;
- Diffusion en ligne de la violence sexuelle: des enregistrements ou des images d'actes sexuels forcés sont distribués en ligne à un public plus large ;
- Envoi ou affichage non sollicité de messages sexuellement explicites en ligne: ici, il peut s'agir de commérages sexuels, de harcèlement ou d'intimidation.

Signaux que quelqu'un est une victime ?

Les victimes éprouvent souvent un sentiment de honte, ce qui fait qu'elles ne signalent souvent pas un incident. La peur de la réaction des proches complique le processus de signalement. Les victimes souffrent souvent de troubles psychologiques tels que l'anxiété et le stress. Elles vivent en retrait et évitent les activités sociales. En outre, les victimes subissent souvent une baisse de productivité à l'école/au travail et on observe un absentéisme scolaire chez les jeunes³⁰.

Facteurs de risque : qui est particulièrement vulnérable à cette violence ?

Les jeunes et les filles courent un risque accru de harcèlement sexuel en ligne. Des études internationales montrent que les filles et les femmes sont jusqu'à trois fois plus susceptibles que les garçons et les hommes d'être la cible d'un rapprochement non désiré et à caractère sexuellement orienté. En outre, diverses études ont montré que les jeunes qui courent le risque d'avances sexuelles non désirées " hors ligne " seront également plus susceptibles d'être affectés par cette pratique en ligne³¹.

Législation belge ?

En Belgique il existe une variété d'articles sur la possession, la distribution, etc. d'images à caractère sexuel, par exemple tirés du Code pénal, applicables aux sites de réseautage social (SRS) et au *sexting*.

Début 2016, un article spécifique a été introduit dans le code pénal qui érige en infraction pénale le fait de montrer, de rendre accessible ou de distribuer, sans autorisation ni connaissance, « l'enregistrement sonore ou vidéo d'une personne nue ou d'une personne qui commet un acte sexuel explicite, (...) même si cette personne a consenti à sa réalisation » (article 377/1 du Code pénal). Le droit d'auteur et la loi sur la protection de la vie privée peuvent également être violés par le *sexting*.

Conseils pour le harcèlement sexuel en ligne ?

Le conseil le plus simple que l'on puisse donner aux jeunes est de ne pas s'adonner à des comportements sexuels devant une webcam avec des étrangers. Il n'est pas recommandé de transmettre des photos nues ou intimes d'une personne ou de soi-même. Si ça arrive, il vaut mieux ne pas montrer son visage. Un conseil est de couvrir la webcam si vous ne voulez pas être filmé. Mais si vous devenez une victime, vous pouvez vous présenter au commissariat de police. Dans tous les cas, il faut éviter de payer l'extorqueur³².

Plus d'informations et de conseils sur le sextortion et le sexting peuvent être trouvés sur les sites web de [Child-focus](#) et [Medianest](#). Child Focus peut aider les victimes de sextortion tout au long de la procédure. Le [dossier sexting van Sensoa](#) contient également beaucoup d'informations à ce sujet.

La brochure Cyberviolence à l'encontre des femmes et des filles approfondit chacun de ces phénomènes. Elle décrit exactement ce que c'est, comment vous pouvez éviter de devenir une victime, comment vous pouvez adopter une attitude sécuritaire en ligne et surtout : où vous pouvez aller si vous devenez une victime. Elle se concentre donc principalement sur la prévention.

Campagnes de prévention contre le harcèlement sexuel en ligne

Au niveau national

- Child Focus a réalisé une vidéo préventive sur ce sujet pour mettre en garde les jeunes contre l'extorsion sexuelle via Internet. Les jeunes sont convaincus de se déshabiller devant la webcam. Ensuite, ils devront payer s'ils ne veulent pas que les images soient distribuées.
- Europol, avec le soutien du gouvernement fédéral, a lancé la campagne '[Say no!](#)'. Cette nouvelle action vise à mettre en garde contre les dangers du harcèlement sexuel en ligne.

Au niveau international

- En réponse à l'augmentation du nombre de cas de *sextorsion* en ligne, la police de la ville de Gatineau au Canada a lancé cette [vidéo](#) de prévention pour sensibiliser les jeunes et leur environnement social aux dangers de la *sextorsion* en ligne.

5.7. Que peut faire une ville ou une commune pour lutter contre le harcèlement sexuel dans la rue ?

5.7.1. Mettre en œuvre une politique d'intégration de la dimension de genre dans la police locale

Un problème majeur est que les femmes banalisent souvent l'intimidation sexuelle dans la rue, ce qui conduit à un cercle vicieux : la crainte de ne pas être prise au sérieux fait en sorte que le seuil à partir duquel les femmes peuvent en parler est élevé, sans parler du fait qu'elles pourraient déposer une plainte.



Selon Irene Zeilinger³³ le seuil pour les femmes est encore relevé par le manque de soutien et d'orientations transparentes et efficaces au niveau local. Par exemple, les femmes ne savent souvent pas où et comment faire une déclaration à la police. Même s'il existe un point de contact et un service d'assistance aux victimes auprès de la police locale dans une ville ou une commune, les femmes ne se sentent souvent pas bien prises en charge après avoir fait une déclaration de délit. L'une des causes de ce malaise est l'absence d'une politique d'intégration du genre dans la police locale. En raison d'un fort déséquilibre entre les sexes dans le recrutement, la

police locale reste fortement influencée par une culture masculine. Le recrutement de femmes policières qui sont elles-mêmes trop souvent confrontées à des questions délicates comme la violence conjugale et sexuelle ne peut pas briser cette culture au sein de la police. Par conséquent, certaines sont encore moins empathiques envers les femmes victimes que leurs collègues policiers masculins. Une meilleure féminisation des forces du corps de police, une formation approfondie et régulière ainsi que le développement et l'application de normes de qualité pour l'accueil de la police sont donc nécessaires afin de répondre aux besoins et aux exigences des femmes victimes de violence. En outre, une formation plus spécialisée devrait être dispensée à la police locale afin d'améliorer l'évaluation des rapports des victimes. Par exemple, de nombreuses plaintes sont classées sans suite parce qu'il est trop facile de supposer que les femmes ne disent pas la vérité sur la violence sexuelle.

En outre, des statistiques ventilées par sexe sur toutes les formes de violence signalées contribuent à une meilleure compréhension de la violence à l'égard des femmes. Sur cette base, la politique peut ensuite être élaborée ou ajustée.

5.7.2. Rendre les rues aussi sûres que possible pour tout le monde.

L'intégration de la dimension de genre dans l'espace public signifie que les besoins des filles et des femmes sont pris au sérieux et inclus dans les projets de développement urbain. Si les filles ne sortent pas aussi souvent que les garçons et plus précisément dans les zones plus petites, il y a de fortes chances que cela soit dû au risque

d'harcèlement ou d'agression sexuelle. La solution réside dans l'adaptation de certains espaces (comme l'ajout d'éclairage public), la création de passages (comme des sorties multiples dans un parc) et la sensibilisation des riverains pour favoriser le contrôle social³⁴.

Les interventions³⁵ de la ville ou de la commune peuvent réduire le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public :

- des amendes SAC pour harcèlement sexuel dans la rue ;
- rendre une ville lisible à l'aide de plans de ville ;
- contrer la dégénérescence dans les quartiers parce qu'elle stimule le comportement macho ;
- le retrait ou l'évitement des panneaux publicitaires sexualisés qui réduisent les femmes à des objets de luxure et incitent au harcèlement sexuel dans la rue ;
- plus de noms de rues et de monuments féminins pour renforcer le rôle des femmes dans l'espace public ;
- éviter les quartiers de prostitution dans les zones résidentielles et de travail.

Selon Irene Zeilinger³⁶ les autorités locales devraient inclure des critères clairs pour interdire la publicité sexiste dans leurs contrats avec les agences de publicité. Ainsi, une agence de publicité sait à l'avance ce qui est possible et ce qui ne l'est pas. Une ville ou une commune peut mettre sur pied un conseil consultatif pour évaluer ce qui peut et ne peut pas être fait dans l'espace public. Après tout, la liberté d'expression n'est pas absolue et est limitée lorsque la loi anti-discrimination est violée.

Même Els de Vos³⁷ est d'avis que les panneaux sexualisés dans les centres commerciaux où le corps (nu) des femmes est central, ont un impact sur la façon dont les hommes regardent les femmes. La féminisation de l'espace public, par exemple en accrochant des photographies de portraits de femmes dans les stations de métro, du sol au plafond, peut avoir un effet positif sur le sentiment de sécurité des femmes.

Le développement d'applications contre le harcèlement sexuel de rue, un sujet qui a été mis en avant par certaines villes et communes comme une mesure préventive importante, n'est pas très convaincant pour Irene Zeilinger. Ces applications n'enregistrent que les cas de harcèlement sexuel dans la rue. Il en résulte des cartographies complexes avec de nombreux points rouges dans les quartiers les plus peuplés tout en masquant le harcèlement sexuel de rue qui se produit dans les quartiers plus calmes. Il existe également différents types d'applications. Par exemple, certaines applications sont liées à la police ou à une personne privée qui peut être appelée après que le harcèlement a été enregistré. Au cours de la période d'enregistrement et d'appel, une victime peut avoir déjà appelé la police ou une personne de confiance à plusieurs reprises. De telles applications ne sont donc pas très efficaces.

Les applications qui peuvent être intéressantes sont celles faites par les femmes elles-mêmes. Par exemple, un groupe de filles d'un bidonville en Inde a développé une application similaire, dans laquelle, après l'enregistrement d'une fille, tout le groupe de filles apparaît et peut venir offrir son aide parce qu'il n'y a pas de police présente dans ces endroits. Les applications dans lesquelles vous pouvez enregistrer la violence conjugale verbale qui peut être utilisée plus tard comme preuve peuvent également être intéressantes.

5.7.3. S'engager à une coopération étroite entre la police et le parquet.

La mise en place d'une ligne directe pour le signalement et le soutien aux victimes dans chaque ville ou commune peut abaisser le seuil de signalement pour les femmes. En tant que ville ou commune, il est important de faire connaître ces services au public. Cela peut se faire par la distribution d'une brochure, d'affiches, d'une communication en ligne sur le site Web de la Ville ou par les médias sociaux. Une description des mesures que les victimes d'harcèlement sexuel de rue peuvent prendre pour signaler cette situation peut accroître la transparence et abaisser le seuil. La brochure de l'IGVH '[La violence sexuelle, que faire?](#)' peut s'avérer être une source d'inspiration. Elle peut être téléchargée gratuitement sur le site web.

Ensuite, une bonne communication et une bonne coopération entre la police et le parquet sont essentielles pour donner aux femmes victimes le sentiment d'être prises au sérieux et d'être aidées. Le fait que les femmes doivent souvent passer des heures dans un poste de police après avoir signalé un délit et que le procureur intervient trop tard signifie que les femmes ne voient plus l'intérêt de signaler un délit.

5.7.4. L'engagement de la Ville ou de la commune en matière de prévention

Afin d'accroître la résilience des filles et des femmes face au harcèlement sexuel de rue, une ville ou une commune peut soutenir des organisations ou des agences de femmes qui offrent une formation aux femmes pour leur apprendre à faire face au harcèlement sexuel. Il existe des organisations comme Garance à Bruxelles ou le [Family Justice Center Antwerpen](#) qui offrent des formations aux femmes (de tout âge !). Cela va au-delà de la simple légitime défense physique : elles apprennent aussi à se renforcer psychologiquement contre le harcèlement et à revendiquer le droit de se rendre dans l'espace public.

L'éducation joue également un rôle important en sensibilisant les jeunes, filles et garçons, sur ce sujet. Une ville ou une commune peut conclure un partenariat avec l'enseignement de la ville ou communal pour élaborer un programme éducatif visant à sensibiliser le public au harcèlement sexuel de rue. Une ville ou une commune peut également conclure des accords de coopération avec le secteur de la jeunesse et de la culture afin de sensibiliser à ce sujet.

Une ville ou une commune peut également lancer des campagnes de sensibilisation pour le grand public. Selon Irene Zeilinger³⁸ il est important de ne pas utiliser de cadres stéréotypés et de ne pas perdre de vue la diversité du public cible. Par exemple, la ville d'Anvers n'a pas pris en compte la diversité dans sa campagne contre le harcèlement sexuel dans notre ville, mais a également utilisé un état d'esprit stéréotypé en ne représentant les femmes que comme appartenant à un frère, un père, etc. sur les affiches.

Selon Irene Zeilinger³⁹ les campagnes de sensibilisation n'ont généralement qu'un impact sur les victimes qui vont chercher de l'aide, mais peu sur le changement du comportement et de la mentalité du public. Seule une faible proportion de ces campagnes vise réellement à modifier les comportements. En effet, de nombreuses campagnes de prévention ne fonctionnent qu'à court terme et ne visent pas un comportement positif. Les campagnes menées auprès des témoins d'harcèlement sexuel de rue qui indiquent comment ils peuvent intervenir visent à obtenir des changements de comportement spécifiques. Les campagnes dans lesquelles les hommes dénoncent

eux-mêmes le harcèlement de rue sont également plus efficaces pour provoquer le changement. Les campagnes dans lesquelles les rôles sont inversés parce qu'une femme crie "psstt..." à un homme ne fonctionnent pas. En effet, ces campagnes ne tiennent pas compte des relations de pouvoir entre les hommes et les femmes. La réalité est que les femmes violent beaucoup moins d'hommes que l'inverse et les hommes ne savent pas très bien ce que le simple "psst" peut provoquer comme peur chez une femme victime.

Selon Anais Langbeen⁴⁰ plusieurs organisations soulignent le rôle des hommes dans la traduction en justice des auteurs d'actes d'harcèlement. Souvent, les femmes ne savent pas quels hommes vont harceler et quels hommes ne le feront pas. Parce que même si seul un petit groupe d'hommes fait du harcèlement sexuel de rue, ils peuvent le faire parce qu'ils n'ont jamais été corrigés par d'autres hommes. Si le harcèlement sexuel des femmes est une tentative des hommes de prouver leur masculinité, alors ce sont les hommes de tous les peuples qui devraient leur dire : "mec, pas cool". Surtout lorsque le harcèlement sexuel se produit en groupe, c'est la meilleure approche.

Selon Irene Zeilinger⁴¹, les bonnes pratiques sont toujours des pratiques élaborées avec les parties concernées elles-mêmes. Si ce n'est pas le cas, elles peuvent causer des effets secondaires qui peuvent être nocifs plutôt que bénéfiques. Il est donc important, lors de l'élaboration de telles campagnes, de travailler en étroite collaboration avec les femmes et les organisations d'aide avant d'élaborer un cahier des charges pour le recours à une agence de publicité pour mettre en place une campagne.

5.8. Bonnes pratiques

Au niveau national

- Dans [cette vidéo](#), quatre hommes présentent des expériences de femmes qui sont confrontées au harcèlement sexuel de rue.
- Plan International Belgique, en collaboration avec un certain nombre de partenaires, dont Equal.bruxelles, a mis sur pied le projet [BruxELLES](#) pour et par les jeunes, afin de mettre fin à la violence contre les filles dans l'espace public. En utilisant des photos, les filles et les garçons ont échangé leurs expériences et ils ont cherché des solutions pendant les ateliers contre le harcèlement sexuel et la violence.
- Harcèlement sexuel, que faire en tant que témoin ? [Plan International Belgique](#) donne une série de trucs et astuces pour agir correctement en tant que témoin..
- Par le biais du projet [Crocodiles](#) les témoignages de femmes sur le harcèlement sexuel de rue sont présentés au moyen d'une bande dessinée. Ici, 'l'homme' est représenté comme un crocodile. Avec ce symbole, la réalité est mise en avant, à part le fait que tous les hommes n'harcèlent pas dans la rue, les femmes voient les hommes dans la rue comme des agresseurs potentiels. Face à cela, les hommes sont sensibilisés à cette réalité et à la nécessité de contribuer activement à la changer.
- Ce [film](#) présente une expérience dans un métro bruxellois où l'on constate que ce sont surtout les femmes qui viennent à la rescousse lorsque les femmes sont harcelées. Beaucoup de gens détournent le regard ou vont même s'asseoir dans une autre voiture. Ce n'est qu'après plusieurs tentatives qu'un groupe d'hommes intervient finalement. Les auteurs du film concluent que les femmes réagissent parce qu'elles savent par elles-mêmes ce que c'est que d'être harcelées et quel en est l'impact. Cependant, ils pensent qu'une réaction d'un autre homme aurait un plus grand impact.

- La ville de Malines a élaboré un plan d'action en dix points pour lutter contre le harcèlement sexuel dans les rues de la ville. La ville utilise une approche axée sur la chaîne de sécurité comme méthodologie. En bas du lien, vous pouvez prendre connaissance du plan d'action.
- La ville de Bruxelles a lancé la [campagne](#) de dénonciation des violences contre le harcèlement sexuel. Avec des affiches et des dépliants dans les rues et dans les transports publics, la ville veut lutter contre les agressions verbales dans l'espace public. Dans ce cas, les contrevenants se voient infliger une amende SAC de 250 euros. Avec cette campagne, la ville veut atteindre à la fois les victimes et les agresseurs. De cette façon, il devrait être possible pour chacun d'être soi-même dans l'espace public. Les personnes qui sont témoins de violence sexuelle sont appelées à intervenir et à signaler cette forme de violence à la police. Les personnes qui ne savent pas comment réagir dans une telle situation, peuvent visiter le site Web. Ici, les coordonnées de divers travailleurs sociaux sont fournies, ainsi que des conseils sur la façon d'agir. Les témoins, hommes et femmes, peuvent soutenir les victimes de violence sexuelle en ne détournant pas le regard et en ne participant pas au harcèlement. De cette manière, la mentalité bruxelloise changera durablement et la violence sexiste ne sera plus tolérée...
- La campagne "[Touche pas, stop au sexisme](#)" a été lancée en 2012 par l'asbl Handen af! dans le but de lutter contre le sexisme et le harcèlement. La STIB a activement soutenu cette action en faisant circuler, six mois durant, un tram arborant le slogan "Ce n'est pas en touchant mes fesses que tu toucheras mon cœur".

Au niveau international

- Sur le [site web](#) de la Commission européenne sur la violence liée au genre, des possibilités de soutien financier sont offertes pour des projets et des campagnes sur ce sujet. Des outils et du matériel pédagogique sont également mis à disposition.
- [Holla Back to End Street Harassment](#) est un réseau international de femmes qui rassemble des militantes de la lutte contre la violence sexuelle dans la rue. Dans plusieurs pays, dont des villes belges comme Gand à Anvers, ce réseau a été actif dans la rue pour attirer l'attention et répondre à la demande d'un espace public plus sûr pour les femmes.
- Sous le hashtag #WomenNotObjects une vidéo a été réalisée pour favoriser la prise de conscience en matière d'images publicitaires sexistes. Les initiateurs veulent envoyer un message fort que les femmes peuvent être mères, filles, sœurs, collègues et PDG et ne méritent pas d'être représentées de manière sexiste.

La participation

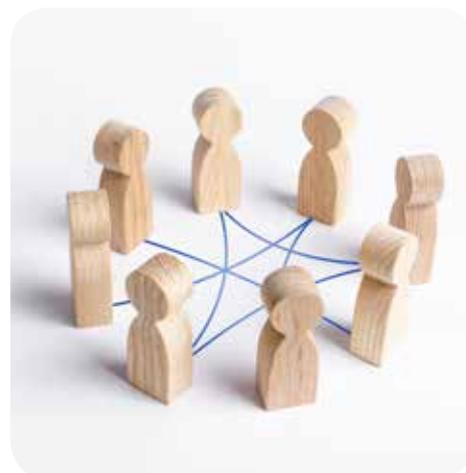
6.1. Une politique locale d'égalité des chances soutenue

Afin de réaliser l'égalité d'accès des hommes et des femmes à l'espace public et de fournir des services égaux, il est important que les autorités locales favorisent l'égalité d'accès des femmes et des hommes à la prise de décision. En effet, la sous-représentation des femmes dans les organes décisionnels et consultatifs urbains et communaux fait que l'on accorde moins d'attention aux besoins et aux exigences des femmes en matière d'accessibilité et d'utilisation des espaces et installations publiques⁴².

Trop de collectivités locales sont encore déséquilibrées. Bien que les femmes et les hommes soient également représentés sur les listes électorales, les femmes ont moins de chances d'être élues et il y a moins de mandats exécutifs pour les femmes⁴³.

Afin de rendre les villes, les communes et les quartiers plus attractifs et plus égalitaires, il est donc recommandé aux autorités locales de prendre les mesures suivantes :

- la nomination par la ville/commune d'un échevin de la politique d'égalité des chances et la nomination d'un fonctionnaire de l'égalité des chances pour soutenir les échevins⁴⁴;
- définir un plan d'action pour l'égalité des chances dans tous les domaines politiques communaux, en concertation avec la société civile (féminine) et avec un budget de fonctionnement adéquat ;
- assurer une représentation égale des femmes et des hommes au sein du collège échevinal et des conseils consultatifs⁴⁵.



6.2. La marche exploratoire comme forme de démocratie participative

Une planification et une organisation urbaine sensibles au genre exigent une approche participative. L'implication des habitants crée un sentiment d'appartenance qui renforce l'attention des citoyens pour leur propre quartier, commune ou ville.



Une ville, une commune ou un quartier qui prend en compte les attentes et les aspirations des femmes devient plus attrayant, donc plus égalitaire et plus accessible et facile à vivre pour tous. Il s'agit d'une co-construction de la ville.⁴⁶.

Une ville ou une commune peut faire appel à des organisations civiles travaillant sur l'égalité des sexes, telles que les organisations de défense des droits de l'homme et des organisations féminines. Il est également important de faire participer les groupes locaux de femmes. Ces derniers peuvent apporter

leur expertise spécifique en matière d'égalité des sexes à la table des politiques. Ces organisations travaillent en étroite collaboration avec des femmes de tous les milieux, groupes socio-économiques et âges. Elles ont une position unique pour interroger les femmes sur leurs besoins dans la ville⁴⁷.

6.3. La marche exploratoire comme outil

Les marches exploratoires sont un outil utile pour utiliser une enquête afin d'établir un diagnostic de sécurité et de qualité de vie de son propre environnement.



En visitant en groupe des endroits où les femmes se sentent à risque, il est possible d'identifier des points à améliorer et de faire des recommandations aux autorités locales⁴⁸.

Une marche exploratoire en tant qu'outil permet d'at-

teindre une efficacité maximale⁴⁹ lorsque :

- l'objectif est d'obtenir à l'avance des informations sur la situation sécuritaire des femmes dans un quartier afin d'organiser une marche exploratoire de manière ciblée ;
- effectuer un processus intégral à long terme d'enquêtes à travers différentes phases, y compris une phase de recherche et une phase d'évaluation ;
- divers groupes sont impliqués, y compris les autorités locales, les organisations civiles et les groupes de femmes ;
- des groupes sondés sont représentatifs du quartier ;
- elle peut être adaptée à la spécificité de chaque lieu et de chaque groupe cible.

Les pratiques⁵⁰ positives qui peuvent découler de l'outil sont :

- la préservation d'une perspective locale ;
- le développement de partenariats avec des acteurs publics, des experts et d'autres décideurs pendant et après le processus d'enquête ;
- la création et le maintien d'une coopération entre les différents groupes de participants ;
- la mise en place d'un groupe de travail de base avec une définition des responsabilités ;
- l'occasion donnée aux participants de gagner la confiance des autorités locales et d'être informés ;
- la fixation d'objectifs réalistes ;
- s'assurer que le processus de relève se déroule effectivement.

Les résultats positifs ⁵¹ d'une marche exploratoire sur la sécurité des femmes sont les suivants :

- un changement dans l'environnement physique et les politiques locales ;
- sensibilisation accrue de la communauté aux questions de sécurité personnelle ;
- un renforcement des compétences, de la confiance et de la mobilisation des participants à la marche exploratoire et des autres membres de la communauté ;
- une publicité positive et/ou un soutien financier pour les groupes et les communautés.

6.4. Comment mettre en place une marche exploratoire ?

Niveau 1 : déterminer un parcours

Déterminer et tester un itinéraire avec un maximum d'éléments urbains différents (rues, places, gares, métro,...) qui sont vécus comme hostiles ou désagréables pour les femmes, même lorsque la nuit tombe.

Une rencontre à une heure déterminée du groupe de participants qui recevront toutes les explications. A chaque arrêt, sur la base d'un questionnaire, chaque participante écrit ses observations sur le lieu et ce qui s'y passe. Les organisateurs communiquent en cours de route quelques informations recueillies à l'avance sur les lieux du parcours (contexte de la commune, lieux problématiques, œuvres d'art publiques, etc.)

A la fin du cours, le groupe qui se réunit dans un café au centre de la ville/commune partage ses impressions et ses notes. Ensuite, chaque participante rentre chez elle avec ses observations.

Avant cette phase, chaque participant reçoit un dossier bien documenté avec des informations pratiques (présentation de l'atelier, plan des lieux à visiter, dépliant avec la présentation de l'organisation) et des articles sur le thème « genre et espace public »⁵².

Niveau 2 : la mise en commun des observations

Les participantes se réunissent dans un endroit calme pour discuter des observations. Une présentation du parcours est faite sur la base de cartes géographiques et de photographies des lieux découverts. Les observations et expériences enregistrées individuellement sont partagées et commentées ensemble. Les échanges reflètent l'expérience personnelle positive et négative des lieux visités, ainsi que les suggestions de solutions. Ensemble, les participantes cherchent les moyens d'accroître le bien-être dans ces lieux et de réduire le sentiment d'insécurité : postures, possibilités d'évasion, etc. Des questions sont formulées pour améliorer la situation.

Un certain nombre de slogans ont été formulés en fonction des difficultés rencontrées et des mesures correctives proposées. Celles-ci seront complétées et finalisées par les organisateurs sur la base des notes écrites de chaque participante. Les participantes sont invitées à parler aux autres de leurs expériences et à demander à au moins une personne de les accompagner pendant la phase finale. Avant cette phase, chaque participante recevra des articles sur le thème « La violence de rue et le sentiment d'insécurité »⁵³.

Niveau 3 : présentation publique de l'exploration

Pour cette dernière phase, les participantes étaient accompagnées de quelques personnes qui ont dû assumer un rôle public. Le groupe revient au parcours initial et s'arrête aux endroits observés. À chaque arrêt, des commentaires, questions/exigences ou suggestions sont rappelés et affichés sous forme de slogans présentés sur un panneau devant les passants. Ces interventions dans l'espace public sont systématiquement photographiées d'une manière qui peut être rapportée et diffusée par les médias sociaux. La promenade se termine par un moment d'échange et d'évaluation dans un café au centre de la ville/commune.

Dans cette phase, les participantes ont dû avoir le sentiment de se sentir mieux représentées dans l'espace public qu'elles ont traversé que la première fois car elles étaient désormais présentes dans le cadre d'une action organisée publiquement. Avant cette phase, chaque participante reçoit un dossier documenté contenant des articles sur le thème « Espace public et violence contre les femmes : les réponses »⁵⁴.

6.5. Pistes d'action pour la promotion de la participation civique

Il est important d'affiner la connaissance que l'on a de la participation des femmes et des hommes aux différentes instances de concertation ou de consultation qui ont été réalisées jusqu'à présent ou encore dans les conseils de quartier. Des études, enquêtes et comptages (par exemple, du nombre de prises de parole dans une réunion et leur durée) doivent être réalisés pour affiner les diagnostics et objectiver les représentations que l'on se fait de l'espace public. Des statistiques sexuées doivent être produites dans toutes les études commandées aux divers organismes, agences d'urbanisme, etc. Le but ici est de créer un dialogue direct entre les usager-e-s de l'espace public et les urbanistes, une occasion de changer de regard, une façon de travailler au bénéfice de tou-te-s... en évitant les pièges des stéréotypes⁵⁵.

- Encourager tous les collectifs citoyens, amicales de voisins-voisines ou associations de quartier qui se réunissent pour faire émerger des problèmes et des préconisations, en croisant les regards.
- Veiller à la présence dans toutes les réunions publiques de personnalités ou d'associations connues pour avoir une approche « de genre » ou une connaissance sur l'égalité des sexes.
- Définir et énoncer des « règles du jeu » sur la prise de parole, favoriser le tour de table pour que tout le monde parle.
- Créer un climat propice pour les personnes timides ou peu habituées à parler en public. Faire attention également à ne pas donner la parole aux femmes en dernier.
- Veiller à donner le même niveau de priorité aux différentes propositions (éviter « on verra cette question après, c'est du détail ».)
- Créer les conditions favorables en utilisant des méthodes et outils variés, telles les marches exploratoires...
- Aider les femmes qui rencontrent des obstacles ou des difficultés.
- Prévoir une prise en charge des enfants en bas âge le temps de la réunion.
- Prévoir des moyens de comprendre les personnes ne parlant pas bien français : traducteur-trice, ou entraide au sein des habitant-es (y compris en langue des signes).

- Même chose pour ce qui est des personnes en difficulté pour lire ou écrire, prendre les mesures nécessaires pour que ces personnes ne soient à aucun moment handicapées par leurs difficultés.

6.6. Bonnes pratiques

Au niveau national :

- [Université des Femmes](#) est une organisation de femmes qui a accompagné plusieurs marches exploratoires sur la sécurité des femmes en partenariat avec l'asbl Garance. Dans la région bruxelloise, par exemple, divers groupes de femmes ont participé à des marches exploratoires. Les femmes participantes ont été interrogées sur leurs sentiments, leurs frustrations et leurs souhaits. Cette enquête a contribué à objectiver les inégalités entre les sexes et à sensibiliser les autorités locales à travailler en partenariat pour transformer l'environnement physique des inégalités entre les sexes en espaces plus égalitaires.
- L'Asbl [Garance](#) lutte contre toutes les formes de violence à l'égard des femmes et anime également le débat sur la sécurité dans les espaces publics. Garance met cela en pratique en organisant diverses marches exploratoires pour les femmes. Garance, en collaboration avec des organisations civiles et la ville de Namur, a organisé dix [marches exploratoires](#) pour les femmes dans trois quartiers de la ville. Dans la ville de Bruxelles, Garance, en collaboration avec le Département Bruxellois de l'Environnement, a organisé des marches exploratoires pour les femmes dans [trois parcs de Bruxelles](#). Dans le quartier bruxellois [Marolles](#) Garance, avec le soutien de la Cellule de l'égalité des chances de la Ville de Bruxelles, a également réalisé dix marches exploratoires pour femmes.
- Le 29 novembre 2018, l'asbl Crible et la Confédération Parascolaire ont organisé une troisième [marche exploratoire](#) pour femmes. Pour plus d'informations sur les résultats de l'enquête, veuillez contacter ces organisations. Dans la ville de Verviers également, une marche exploratoire a été organisée par différents organismes et services.

Au niveau international

- [Les Lombardines](#) en marche est le premier documentaire filmé qui explique progressivement la méthodologie d'organisation d'une marche exploratoires, proposée par le service de prévention de la ville de Rouen en France.
- [Femmesetvilles.org](#) présente des exemples de marches exploratoires organisées par des groupes d'action pour les femmes dans différents pays.
- [Femmesetvilles.org](#) est un guide basé sur une approche communautaire pour amener les autorités urbaines et communales en partenariat avec des groupes locaux de femmes pour construire et développer des villes plus sûres et plus inclusives pour les femmes. Le guide aborde 6 projets existants dans différentes villes à travers le monde. Ce guide peut également être téléchargé gratuitement à partir du lien ci-dessus.

Conclusion

L'intégration de la dimension du genre dans les décisions relatives à la construction, à la planification et à l'organisation de la ville ou commune peut contribuer à faire de cette ville ou commune un lieu attractif, égalitaire et accessible à tous. Il s'agit de développer une approche intégrée de l'égalité hommes/femmes, ainsi qu'une stratégie transversale pour la ville ou commune dans son ensemble.

Nous avons vu que les femmes et les hommes ont des schémas de mobilité différents. Les femmes se déplacent selon un schéma de *trip enchaînement* tandis que les hommes se déplacent plus linéairement sur les distances. Les femmes sont les principales utilisatrices des transports en commun et bénéficient donc le plus d'un système de transport public adéquat, sûr et performant.

Nous sommes également arrivés à la conclusion que le sentiment d'insécurité des femmes dans le domaine public est nettement plus élevé que celui des hommes. Par exemple, les femmes évitent certains endroits comme les parkings souterrains et les ruelles dans l'obscurité et adaptent leur comportement de peur d'être confrontées au harcèlement sexuel de rue. Des voies piétonnes et cyclables larges et confortables, des stations de tram/bus et des gares ferroviaires éclairées, des panneaux de signalisation et de direction clairs et des parkings (de garage) éclairés et couverts peuvent contribuer à réduire le sentiment d'insécurité chez les femmes.

Nous avons également constaté que les urbanistes accordent trop peu d'attention à la dimension de genre lors de l'élaboration et de la construction des plans architecturaux pour les logements, les bureaux et les espaces verts. Par conséquent, les femmes n'ont souvent pas un accès égal à cette infrastructure publique et ne l'utilisent pas dans des conditions d'égalité. La participation active des femmes aux structures de concertation des villes et des communes sous la forme de marches exploratoires pour les femmes leur donne l'occasion de participer activement à l'amélioration de l'accessibilité et de la sécurité de leur quartier résidentiel, de leur commune ou de leur ville.

L'approche de genre dont il est question dans ce guide contribue donc à améliorer le sentiment de sécurité et la sécurité de tous les citoyens, femmes et hommes. Le guide met l'accent sur les actions qui peuvent être déployées au niveau local pour mieux promouvoir l'accessibilité de chaque citoyen à l'espace public.

Bien que certaines de ces actions semblent sortir du cadre habituel de sécurité, elles contribuent à améliorer la cohabitation et l'utilisation de l'espace public. Elles affectent donc le sentiment de sécurité de chacun.

Annexes

Exemples de questionnaires pour une marche exploratoire⁵⁶

1. Questionnaire pour les participants individuels

En vous basant sur vos sens (vue, odorat, ouïe, toucher, goût), qu'est-ce qui :

- vous gêne
- vous fait peur ou vous met mal à l'aise
- vous donne envie de partir, de vous dépêcher
- vous fait plaisir
- vous rassure ou vous fait vous sentir bien
- vous donne envie de vous arrêter, de faire une pause, de ralentir
- ...

Pistes pour l'observation :

- *les éléments physiques* : lieux, revêtements de sol, types et aspects des bâtiments, mobiliers urbains / éléments publicitaires, types et emplacement des véhicules, propreté / saleté, déchets, plantes, éléments de signalétique, type / emplacement / effets des éclairages
- *les éléments humains* : présences / absences, comportements / attitudes, type de personnes, actions, évènements / incidents
- *les sons* : proches / lointains, réguliers / ponctuels, identifiables / non identifiables, agréables / désagréables, familiers / inhabituels, supportables / insupportables
- *les odeurs* : connues / inconnues, agréables / désagréables, habituelles / inhabituelles, réduites / nombreuses, dominantes / masquées
- *le toucher* : sous nos pieds / à portée de main, souhaitées / évitées, choisies / imposées, renforçant notre équilibre / déstabilisantes
- *le goût*
- *les impressions* : ressentis / réactions du corps, émotions, images / visions évoquées, souvenirs / réminiscences, envies, différences obscurité / jour

2. Questionnaire pour les organisations participantes

Prière de répondre aux questions suivantes, sur la base de votre expérience des marches exploratoires. Nom :
Fonction et organisme : Adresse : Numéro de téléphone : Adresse courriel : La marche exploratoire en elle-même

1. À combien de marches exploratoires votre organisme a-t-il participé ? Si vous avez participé à plus d'une marche, prière d'en indiquer le nombre approximatif, ainsi que le lieu et la durée de chacune d'elles.
2. Comment votre organisme a-t-il découvert les marches exploratoires sur la sécurité des femmes? À quel moment avez-vous commencé à les utiliser et en réponse à quels besoins ?
3. Décrivez le rôle de votre organisme lors des marches exploratoires : avez-vous participé ? Dirigé ? Formé des gens pour la diriger ? Fait des représentations pour la mise en œuvre des recommandations ?
4. Vous êtes-vous servi, pour mener à bien ces marches exploratoires, d'un guide de référence (tel The Women's Safety Audit Guide, développé par METRAC, Toronto, Canada) ? Si oui, lequel avez-vous utilisé ?
5. Si vous avez utilisé un outil existant, l'avez-vous adapté pour mieux refléter votre réalité ? Si oui, comment l'avez-vous modifié et quelles types de modifications avez-vous apportées ?
6. Qui a participé aux marches exploratoires ? a. Combien de participantes et participants ? b. Cela incluait-il des membres de groupes vulnérables ou marginalisés ? Si oui, précisez. c. Seulement des femmes ou un groupe mixte ? d. Seulement des membres de la communauté ou des décideurs également (officiers de police, urbanistes, élu(e)s, etc.) ? Précisez, s'il vous plaît.
7. Quand avez-vous organisé les marches exploratoires sur la sécurité des femmes ? À quelle heure du jour ou de la nuit ?
8. Où avez-vous fait enquête ? Quel était le périmètre des marches exploratoires (un bâtiment ? un quartier ou un district ? un centre-ville ? autres ?) Pourquoi avez-vous choisi ces lieux ?
9. Avez-vous bénéficié de financement pour ces marches exploratoires ? Si oui, de qui et combien ? Résultats et évaluation.
10. Avez-vous communiqué les résultats des marches exploratoires aux autorités, quelles qu'elles soient ? Si oui, prière de préciser le type de communication et d'interaction de votre organisme avec ces autorités. Combien de temps a-t-il fallu pour obtenir une réponse ? Les réponses ont-elles été positives ? Sinon, combien de temps a-t-il fallu et quels mécanismes avez-vous employés pour obtenir une réponse positive, ou cette réponse est-elle demeurée négative ?
11. Sur quels changements physiques et politiques votre marche exploratoire a-t-elle réussi à mettre en branle?
 - a. Y a-t-il eu modification de l'environnement bâti ? Précisez votre réponse.
 - b. Y a-t-il eu modification des politiques et pratiques locales ? Précisez votre réponse.
 - c. Pouvez-vous citer quelques exemples concrets de la façon dont les résidents et résidentes ont modifié leur utilisation de l'espace à la suite de la marche exploratoire ? Précisez votre réponse.
 - d. Quelles en sont les répercussions pour votre organisme ? Précisez votre réponse.

12. Avez-vous réalisé une évaluation formelle de la marche exploratoire ? a. Qui a mené cette évaluation ? b. Quelle forme cette évaluation a-t-elle prise (sondage, feedback oral, groupe de discussion, etc.) c. Quels ont été les résultats de l'évaluation ?
13. Quelle fût, selon vous, la plus importante réussite de ce processus d'enquête ? Pourquoi ?
14. Si vous aviez la chance de refaire une marche exploratoire, quel serait le plus gros changement à y apporter ? Pourquoi ?
15. D'après votre expérience, quelles sont les principales opportunités et difficultés associées aux marches exploratoires sur la sécurité des femmes ? Quels conseils donneriez-vous aux autres équipes ?

3. Questionnaire pour les autorités locales participantes

1. Essaie-t-on d'inclure la participation des usager-es de l'espace public à toutes les étapes de l'aménagement urbain, y compris en amont du projet ?
2. Comment les propositions issues de la participation sont-elles prises en compte dans la formalisation du programme d'aménagement ?
3. Se donne-t-on les moyens nécessaires pour des actions locales qui contribuent à améliorer la participation ?
4. Recherche-t-on la collaboration de collectifs ou de personnes compétentes en matière d'égalité femmes hommes ?
5. Lorsque l'on organise la participation essaie-t-on de créer la plus grande parité possible ?
6. A-t-on organisé des événements dans des horaires et lieux différents pour laisser l'occasion à chacun et chacune d'y participer ? Met-on en place des modalités d'accueil pour la petite enfance ?
7. Organise-t-on des événements et ateliers non-mixtes pour laisser la parole aux femmes, à des moments choisis ?
8. En revanche, veille-t-on à la parité des groupes projet ? Les femmes sont-elles présentes en parité dans les comités décisionnels ?

Notes de bas de page

1 Police fédérale, Moniteur de sécurité belge, 2018,

<http://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/moniteurdesecurite>, consulté le 15 novembre 2019.

2 Van der Stighelen, I.& Huygens, E., Gender en mobiliteit, literatuurstudie, Documentatiecentrum Genderbeleid, Amazone, maart 2015.

Smyth, L., Gender and Public Space in Divided Cities: dynamics of everyday urban life, School of Sociology, Social Policy and Social Work, Queen's University Belfast, 2008,

Martouzet, D., la conception d'une place publique : une question de genre ? Les différences liées au genre du concepteur dans la conception d'une place publique, Ecole Polytechnic, Université de Tours, 2009-2010.

Van Enis, N., La place des femmes dans l'espace public, seulement une question d'aménagement de territoire ?, Barricade, 2016.

3 Michielsens, M., Gender en gendermainstreaming,

<https://igvm-iefh.belgium.be/sites/default/files/downloads/actesGENDER-N.pdf> , consulté le 10 octobre 2019.

4 Institut pour l'égalité des femmes et des hommes,

<https://igvm-iefh.belgium.be/sites/default/files/downloads/actesGENDER-N.pdf>, consulté le 5 octobre 2019.

5 Gender.Brussels, L'égalité de genre dans les communes bruxelloises,

<http://gender.brussels/spip.php?article70&lang=fr>, consulté le 4 octobre 2019.

6 Institut pour l'égalité des femmes et des hommes,

https://igvm-iefh.belgium.be/nl/activiteiten/gender_mainstreaming, consulté le 5 octobre 2019.

7 Institut pour l'égalité des femmes et des hommes,

https://igvm-iefh.belgium.be/nl/activiteiten/gender_mainstreaming, consulté le 5 octobre 2019.

8 Van der Stighelen, I.& Huygens, E., Gender en mobiliteit, literatuurstudie, Documentatiecentrum Genderbeleid, Amazone, maart 2015.

Smyth, L., Gender and Public Space in Divided Cities: dynamics of everyday urban life, School of Sociology, Social Policy and Social Work, Queen's University Belfast, 2008.

Martouzet, D., la conception d'une place publique : une question de genre ? Les différences liées au genre du concepteur dans la conception d'une place publique, Ecole Polytechnic, Université de Tours, 2009-2010.

Van Enis, N., La place des femmes dans l'espace public, seulement une question d'aménagement de territoire ?, Barricade, 2016.

9 Van der Stighelen, I.& Huygens, E., Gender en mobiliteit, literatuurstudie, Documentatiecentrum Genderbeleid, Amazone, maart 2015.

10 Junge-Reyer, I., Gender Mainstreaming in Urban Development, Berlin Handbook, https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming/download/gender_englisch.pdf, consulté le 5 octobre 2019.

11 Idem

12 Interview d'experts avec Irene Zeilinger, Présidente de l'association féministe asbl Garance, 24 septembre 2019.

13 Interview d'experts avec Els de Vos, dr.ir.-architecte et planificateur spatial, enseigne à la Faculté Ontwerp-wetenschappen de l'Université d'Anvers, 24 septembre 2019.

14 GenderSTE, a platform supporting future UN standards in sustainable urban development, <http://www.genderste.eu/>, 2016, consulté le 4 octobre 2019.

Guide référentiel, Genre et espace public, Mairie de Paris, oktober 2016, <https://api-site.paris.fr/images/85756> , consulté le 5 septembre 2019.

15 Interview d'experts avec Irene Zeilinger, 24 septembre 2019.

16 Chaumont, L. & Zeilinger, I., Espace public, genre et sentiment d'insécurité, Garance, <http://www.garance.be/spip.php?article678>, consulté le 5 septembre 2019.

Urbact, Gendergelijkheid in de stad : makkelijker gezegd dan gedaan, Lissabon, 2018, <https://urbact.eu/gendergelijkheid-de-stad-makkelijker-gezegd-dan-gedaan> , consulté le 5 septembre 2019.

Smyth, L., Gender and Public Space in Divided Cities: dynamics of everyday urban life, School of Sociology, Social Policy and Social Work, Queen's University Belfast, 2008.

Martouzet, D., la conception d'une place publique : une question de genre ? Les différences liées au genre du concepteur dans la conception d'une place publique, Ecole Polytechnic, Université de Tours, 2009-2010.

Van Enis, N., La place des femmes dans l'espace public, seulement une question d'aménagement de territoire ?, Barricade, 2016.

17 Interview d'experts avec Els De Vos, 24 septembre 2019.

18 Interview d'experts avec Irene Zeilinger, 24 septembre 2019.

19 Junge-Reyer, I., Gender Mainstreaming in Urban Development, Berlin Handbook, https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming/download/gender_englisch.pdf , consulté le 5 octobre 2019.

20 Idem

21 Recherche participative dans Espace public, genre et sentiment d'insécurité, Chaumont, L. & Zeilinger, I., Garance, <http://www.garance.be/spip.php?article678>, consulté le 5 septembre 2019.

22 Idem

23 Idem

24 Idem

- 25 Els De Vos, Een vrouwvriendelijke park, <file:///C:/Users/arn73/Downloads/10522-Artikel%20Tekst-24633-1-10-20190401.pdf>, consulté le 5 octobre 2019.
- 26 Langbeen, A., Waarom zou je een vrouw naroeppen?, Straatintimidatie, 2017, <https://www.charliemag.be/wereld/psssst/#0>, consulté le 5 septembre 2019.
- 27 Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, <https://igvm-iefh.belgium.be/nl>, consulté le 5 septembre 2019.
- 28 Langbeen, A., Waarom zou je een vrouw naroeppen?, Straatintimidatie, 2017, <https://www.charliemag.be/wereld/psssst/#0>, consulté le 5 septembre 2019.
- 29 Interview d'experts avec Irene Zeilinger, 24 septembre 2019.
- 30 Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Online seksuele intimidatie, Nederland, <https://www.huiselijkgeweld.nl/vormen/online-seksuele-intimidatie/publicaties/factsheets/2018/11/01/online-seksuele-intimidatie>, consulté le 8 septembre 2019.
- 31 Idem
- 32 Idem
- 33 Interview d'experts avec Irene Zeilinger, 24 septembre 2019.
- 34 Langbeen, A., Waarom zou je een vrouw naroeppen?, Straatintimidatie, 2017, <https://www.charliemag.be/wereld/psssst/#0>, consulté le 5 septembre 2019.
- 35 Vrouwenraad, Tien punten voor een lokaal goed gelijke kansenbeleid v/m., 2017, <http://vrouwenraad.axoclub.be/file?file=35685&ssn=>, consulté le 6 septembre 2019.
- 36 Interview d'experts avec Irene Zeilinger, 24 septembre 2019.
- 37 Interview d'experts avec Els De Vos, 24 septembre 2019.
- 38 Interview d'experts avec Irene Zeilinger, 24 septembre 2019.
- 39 Interview d'experts avec Irene Zeilinger, 24 septembre 2019.
- 40 Langbeen, A., Waarom zou je een vrouw naroeppen?, Straatintimidatie, 2017, <https://www.charliemag.be/wereld/psssst/#0>, consulté le 5 septembre 2019.
- 41 Interview d'experts avec Irene Zeilinger, 24 septembre 2019.
- 42 Vrouwenraad, Tien punten voor een lokaal goed gelijke kansenbeleid v/m., 2017, <http://vrouwenraad.axoclub.be/file?file=35685&ssn=>, consulté le 6 septembre 2019.
- 43 En 2017, seuls 13.7% des bourgmestres et 36 % des conseillers communaux étaient des femmes, Vrouwenraad, Tien punten voor een lokaal goed gelijke kansenbeleid v/m., 2017, <http://vrouwenraad.axoclub.be/file?file=35685&ssn=>, consulté le 6 septembre 2019.
- 44 Idem

45 Il faut être attentif à d'autres groupes sous-représentés, comme les personnes issues de l'immigration, les personnes en situation de handicap, personnes vivant dans la pauvreté, LGBTQ, Vrouwenraad, Tien punten voor een lokaal goed gelijke kansenbeleid v/m., 2017

<http://vrouwenraad.axoclub.be/file?file=35685&ssn=>, consulté le 6 septembre 2019.

Guide référentiel, Genre et espace public, Mairie de Paris, oktober 2016,

<https://api-site.paris.fr/images/85756> , consulté le 5 septembre 2019.

46 Guide référentiel, Genre et espace public, Mairie de Paris, oktober 2016,

<https://api-site.paris.fr/images/85756> , consulté le 5 septembre 2019.

47 Urbact, Gendergelijkheid in de stad : makkelijker gezegd dan gedaan, Lissabon, 2018,

<https://urbact.eu/gendergelijkheid-de-stad-makkelijker-gezegd-dan-gedaan> , consulté le 5 septembre 2019.

48 Carnet d' Enquete, Guide de réalisation d'une marche exploratoire,

file:///C:/Users/arpn73/Downloads/GuideEnquete_marche_exploratoire.pdf, consulté le 4 septembre 2019.

49 Onu Habitat, Les marches exploratoires sur la sécurité des femmes : Une étude comparative internationale,

2009, <https://femmesetvilles.org/downloadable/womens%20safety%20audits%20what%20works%20fr.pdf>,

consulté le 4 septembre 2019.

50 Idem

51 Idem

52 Université des Femmes, Accès des femmes à l'espace public : une intervention féministe en zone urbaine,

Anne Barré en Claudine Lienard, Etude nr 02/2015

53 Idem

54 Idem

55 Guide référentiel, Genre et espace public, Mairie de Paris, oktober 2016,

<https://api-site.paris.fr/images/85756>, consulté le 5 septembre 2019.

56 Guide méthodologique des marches exploratoires, Des femmes s'engagent pour la sécurité de leur quartier,

<http://www.ville.gouv.fr/lMG/pdf/sgciv-guidemarcheexploratoire.pdf>, consulté le 10 septembre 2019.

Liste bibliographique

Police fédérale, Moniteur de sécurité belge, 2018,

<http://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/moniteurdesecurite>, consulté le 15 novembre 2019.

Van der Stighelen, I.& Huygens, E., *Gender en mobiliteit, literatuurstudie*, Documentatiecentrum Genderbeleid, Amazone, mars 2015.

Smyth, L., *Gender and Public Space in Divided Cities: dynamics of everyday urban life*, School of Sociology, Social Policy and Social Work, Queen's University Belfast, 2008,

Martouzet, D., *la conception d'une place publique : une question de genre ? Les différences liées au genre du concepteur dans la conception d'une place publique*, Ecole Polytechnic, Université de Tours, 2009-2010.

Van Enis, N., *La place des femmes dans l'espace public, seulement une question d'aménagement de territoire ?*, Barricade, 2016.

Michielsens, M., *Gender en gendermainstreaming*,

<https://igvm-iefh.belgium.be/sites/default/files/downloads/actesGENDER-N.pdf>, consulté le 10 octobre 2019.

Institut pour l'égalité des femmes et des hommes,

<https://igvm-iefh.belgium.be/sites/default/files/downloads/actesGENDER-N.pdf>, consulté le 5 octobre 2019.

Gender.Brussels, *L'égalité de genre dans les communes bruxelloises*,

<http://gender.brussels/spip.php?article70&lang=fr>, consulté le 4 octobre 2019.

Institut pour l'égalité des femmes et des hommes,

https://igvm-iefh.belgium.be/nl/activiteiten/gender_mainstreaming, consulté le 5 octobre 2019.

Van der Stighelen, I.& Huygens, E., *Gender en mobiliteit: literatuurstudie*, Documentatiecentrum Genderbeleid, Amazone, mars 2015.

Smyth, L., *Gender and Public Space in Divided Cities: dynamics of everyday urban life*, School of Sociology, Social Policy and Social Work, Queen's University Belfast, 2008.

Martouzet, D., *la conception d'une place publique : une question de genre ? Les différences liées au genre du concepteur dans la conception d'une place publique*, Ecole Polytechnic, Université de Tours, 2009-2010.

Junge-Reyer, I., *Gender Mainstreaming in Urban Development*, Berlin Handbook,

https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming/download/gender_englisch.pdf, consulté le 5 octobre 2019.

GenderSTE, *a platform supporting future UN standards in sustainable urban development*, <http://www.genderste.eu/>, 2016, consulté le 4 octobre 2019.

Guide référentiel, *Genre et espace public*, Mairie de Paris, oktober 2016, <https://api-site.paris.fr/images/85756> , consulté le 5 septembre 2019.

Chaumont, L. & Zeilinger, I., *Espace public, genre et sentiment d'insécurité*, *Garance*, <http://www.garance.be/spip.php?article678>, consulté le 5 septembre 2019.

Urbact, *Gendergelijkheid in de stad : makkelijker gezegd dan gedaan*, Lissabon, 2018, <https://urbact.eu/gendergelijkheid-de-stad-makkelijker-gezegd-dan-gedaan>, consulté le 5 septembre 2019.

Recherche participative, dans *Espace public, genre et sentiment d'insécurité*, Chaumont, L. & Zeilinger, I., *Garance*, <http://www.garance.be/spip.php?article678>, consulté le 5 septembre 2019.

Langbeen, A., *Waarom zou je een vrouw naroeppen?*, *Straatintimidatie*, 2017, <https://www.charliemag.be/wereld/psssst/#0>, consulté le 5 septembre 2019.

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, *Online seksuele intimidatie*, Nederland, <https://www.huiselijkgeweld.nl/vormen/online-seksuele-intimidatie/publicaties/factsheets/2018/11/01/online-seksuele-intimidatie>, consulté le 8 septembre 2019.

Vrouwenraad, *Tien punten voor een lokaal goed gelijke kansenbeleid v/m.*, 2017, <http://vrouwenraad.axoclub.be/file?file=35685&ssn=>, consulté le 6 septembre 2019.

Carnet d' Enquete, *Guide de réalisation d'une marche exploratoire*, file:///C:/Users/arpr73/Downloads/GuideEnquete_marche_exploratoire.pdf, consulté le 4 septembre 2019.

Onu Habitat, *Les marches exploratoires sur la sécurité des femmes : Une étude comparative internationale*, <https://femmesetvilles.org/downloadable/womens%20safety%20audits%20what%20works%20fr.pdf>, consulté le 4 septembre 2019.

Onu Habitat, *Les marches exploratoires sur la sécurité des femmes : Une étude comparative internationale.*, <https://femmesetvilles.org/downloadable/womens%20safety%20audits%20what%20works%20fr.pdf>, consulté le 4 septembre 2019.

Université des Femmes, *Accès des femmes à l'espace public : une intervention féministe en zone urbaine*, Anne Barré en Claudine Lienard, Etude nr 02/2015.

Guide méthodologique des marches exploratoires, *Des femmes s'engagent pour la sécurité de leur quartier*, <http://www.ville.gouv.fr/IMG/pdf/sgciv-guidemarcheexploratoire.pdf>, consulté le 10 septembre 2019.