



# Espace public, genre et sentiment d'insécurité

Laura Chaumont et Irene Zeilinger



Garance 



Introduction.....	1
Genre et urbanisme - quel impact ? .....	2
Qu'est-ce que le genre ?.....	3
Qu'est-ce que le sentiment d'insécurité ?.....	4
Les avantages d'intégrer l'analyse de genre dans l'urbanisme.....	5
<i>Gender mainstreaming</i> – le cadre légal.....	6
Marches exploratoires de femmes : un outil d'analyse genrée de l'espace public.....	7
Ce que les femmes veulent.....	9
Recommandations générales.....	9
Quartiers résidentiels.....	12
Quartiers administratifs.....	14
Quartiers commerciaux.....	15
Mobilité.....	16
Espaces verts.....	18
Travaux publics.....	20
Conclusion.....	20
Bibliographie.....	21

## Avec le soutien de



Editrice responsable : Irene Zeilinger  
**Garance ASBL**, boulevard du Jubilé 155, 1080 Bruxelles  
tél/fax : 02 216 61 16, info@garance.be, www.garance.be  
© 2012

Toute reproduction d'un extrait quelconque de cette brochure par quelque procédé que ce soit est interdite sans autorisation écrite de l'éditrice.

Pourquoi se sent-on mal à l'aise dans telle rue ?  
Quels obstacles empêchent de se déplacer avec une poussette ou des courses ?  
Comment penser un parc attractif pour tou/te/s ?  
Où sont les femmes ?

Cette brochure tente de répondre à ces questions et d'avancer des suggestions. Au centre de notre démarche : l'intersection entre genre, espace public et sentiment subjectif d'insécurité.

Nous avons abordé ce sentiment que les femmes peuvent ressentir dans les rues de Bruxelles lors de 19 marches exploratoires réalisées dans différents quartiers. Nous avons ensuite dressé une liste de recommandations pour que les besoins spécifiques des femmes, en tant qu'usagères de l'espace public, soient pris en compte. Certaines de ces recommandations rejoignent des normes urbanistiques déjà en vigueur dans la région bruxelloise. Il est intéressant de constater que le développement de normes et règles venant de différentes perspectives (lutte pour l'égalité entre femmes et hommes, protection de l'environnement et de la biodiversité, gestion de la mobilité, mixité de la fonction des espaces, sécurité routière...) trouve une cohérence globale. Cependant, les normes urbanistiques ne sont pas toujours appliquées, et cela même dans des aménagements récents. Sensibiliser les professionnel/le/s et les élu/e/s, intégrer différentes perspectives dans le développement de la réglementation et veiller à une application systématique des normes, tout cela améliore la qualité de la vie en ville.

Nous revenons tout d'abord sur les concepts utiles pour expliquer notre démarche, avant de dresser une liste des recommandations les plus importantes mises en avant par les femmes lors de nos marches. Il ne s'agit pas de faire un état des lieux d'endroits insécurisants ou de dresser une liste de bonnes pratiques déjà en place ; l'enjeu est plutôt de rendre visibles et systématiser les idées et les envies des femmes pour que la ville soit plus accessible et agréable pour tou/te/s.

Cette brochure est donc un outil pratique destiné aux élu/e/s et aux professionnel/le/s de l'urbanisme, de la mobilité et de l'aménagement du territoire. Nous espérons que les indications qu'ils jugeront utiles seront testées, mises en œuvre et évaluées dans une dynamique de participation citoyenne.

## Genre et urbanisme - quel impact ?

Les politiques d'urbanisme en général et l'aménagement de l'espace public en particulier sont rarement soumis à une analyse genrée, par exemple la séparation spatiale entre les quartiers résidentiels et de loisir et les quartiers « où on travaille », commerçants, industriels et de bureaux. Or le domicile et les espaces verts ne sont pas seulement un lieu de loisir et de repos, ils sont aussi un lieu de travail (de ménage, d'éducation et de soins des enfants et de personnes dépendantes). Par la distribution inégalitaire de ce travail reproductif, ce sont surtout les femmes qui assument ces tâches, dans des espaces qui ne sont pas planifiés pour le travail.

Les politiques et pratiques d'urbanisme rendent ce fait invisible et participent ainsi au manque de reconnaissance du travail reproductif, à sa distribution inégalitaire et à son poids sur les individu/e/s. Ce manque d'analyse de genre ne mène pas à des décisions « neutres » ni équitables, mais à des politiques basées sur un modèle implicitement masculin d'organisation de la vie quotidienne qui ne laisse pas de place pour les expériences et besoins spécifiques des femmes.

Il a été remarqué dans d'autres pays qui ont commencé à penser leur espace public de manière genrée, que certains changements de l'environnement peuvent aussi avoir une répercussion sur des comportements considérés comme « insécurisants ». Il n'est donc pas anodin de prendre en considération l'espace public et les décisions d'urbanisme comme étant des facteurs cruciaux déterminants de bien-être et d'égalité dans l'accès à la ville.

L'analyse de genre, ce n'est pas traiter les femmes comme êtres exceptionnels, vulnérables, qu'il faudrait protéger à tout prix. Au contraire, elle peut rendre à l'urbanisme le potentiel de promouvoir l'égalité au sein de la société. Comment aménager l'espace public pour que les femmes puissent se l'approprier sur un pied d'égalité ? Comment le rendre accessible pour une large diversité d'activités et de publics ? Comment créer un espace public dans lequel tou/te/s – mobiles et immobiles – se sentent à l'aise et peuvent bouger sans danger ?



## Qu'est-ce que le genre ?

Ce terme ne renvoie pas à des catégories biologiques, mâle et femelle, mais à des catégories sociales, féminin et masculin. Le genre implique l'organisation sociale des relations entre les sexes. Il regroupe donc toutes les différences constatées entre les hommes et les femmes qui ne peuvent pas être expliquées par leur biologie, tant au niveau individuel que social, économique, politique et culturel<sup>1</sup>.

Ce que le concept de genre interroge, ce sont les relations de pouvoir entre les hommes et les femmes et la hiérarchie entre les deux groupes. Il doit permettre d'analyser les redistributions inégales des ressources, des responsabilités et du pouvoir. L'analyse de genre aide donc à lutter contre les inégalités entre femmes et hommes.

C'est parce que ces différences organisent la société dans son ensemble qu'il est important de s'y intéresser, afin de comprendre les enjeux des phénomènes socio-économiques comme, entre autres, le travail, la mobilité et l'accès à la ville.

1 - J. Bisilliat et C. Verschuur. 2000.



## Qu'est-ce que le sentiment d'insécurité ?

L'accès à l'espace public est un droit fondamental que différents facteurs peuvent entraver, entre autres le sentiment subjectif d'insécurité. Il s'agit là d'une crainte souvent vague qu'un événement soudain et négatif (accident, agression) n'ait lieu dans l'espace public. La recherche<sup>2</sup> a démontré que le sentiment d'insécurité est lié à une multitude de facteurs, sur les plans individuel, collectif et environnemental.

Les personnes les plus à risque de se sentir en insécurité sont les femmes, ainsi que les personnes issues de l'immigration, à faible revenus, avec un bas niveau de qualification et/ou âgées<sup>3</sup>. Non parce qu'elles vivent forcément plus d'agressions. Risques objectifs et ressenti subjectif présentent parfois un décalage significatif.

Le sentiment d'insécurité entraîne des conséquences négatives, du stress psychique aux stratégies d'évitement (de certains lieux, heures, situations) jusqu'au repli sur soi et l'isolement. Bien que ces stratégies d'évitement diminuent le sentiment d'insécurité et donnent l'impression de pouvoir gérer le risque, elles ont comme effet néfaste de limiter la mobilité, la liberté et, finalement, le bien-être et la participation citoyenne des personnes. Par conséquent, les femmes n'investissent pas l'espace public au même point ni de la même manière que les hommes. Comme la diversité des populations dans l'espace public est un facteur protecteur contre le sentiment d'insécurité, une spirale négative risque de s'installer qui augmente le sentiment d'insécurité et l'exclusion des femmes de l'espace public. Comprendre et analyser ces mécanismes est important pour rendre la ville accessible et agréable pour tout le monde.

2 - M.Teller et C. Albers 2006.  
3 - I. van den Steen e.a. non daté.



## Les avantages d'intégrer l'analyse de genre dans l'urbanisme

L'environnement construit est l'expression des relations de pouvoir entre hommes et femmes, ainsi qu'entre d'autres groupes de la population. L'image de l'être humain à la base de la planification urbanistique est trop souvent celle d'un homme belge de classe et d'âge moyens avec une activité rémunérée.

Aujourd'hui, le concept du genre rencontre de la résistance dans la communauté urbanistique non parce qu'il est inutile, inadéquat ou incorrect, mais parce qu'il est nouveau, tout comme, dans le temps, l'introduction des audits environnementaux dans les processus de planification. Il s'agit d'une perspective, d'une manière de penser qui apporte un plus à tous les processus et ce, pour tout le monde. De plus, l'analyse de genre ne change probablement pas fondamentalement les projets d'urbanisme, mais des modifications subtiles améliorent l'usage quotidien et ainsi la valeur utilitaire du projet.

Intégrer l'analyse de genre dans l'urbanisme a comme conséquences :

- Une amélioration de la qualité des projets par le respect de besoins jusqu'alors invisibles, par exemple le besoin de sécurité.
- Une planification globale et durable par une perspective qui surmonte les stéréotypes par la sensibilisation des planificateurs/trices, également à d'autres groupes de la population, ex. migrant/e/s, personnes âgées.
- Par son accent sur des méthodes participatives, une meilleure acceptation des changements par la population qui en est actrice.
- Une prévention de fautes et l'évitement de corrections et changements coûteux par une meilleure planification en amont.
- La remédiation aux conflits d'utilisation et à l'exclusion en identifiant ces problèmes.
- La neutralité des coûts au niveau de la construction et de la réalisation.
- Des avantages dans l'accès aux financements publics car le *gender mainstreaming* est en train de devenir une norme applicable à toutes les politiques publiques.



## Gender mainstreaming - le cadre légal

Le *gender mainstreaming* prend de plus en plus de place dans la prise de décision des politiques publiques. Ce terme est le résultat d'une longue série de réflexions et de lois tant au niveau national qu'international, de sa définition lors de la troisième Conférence mondiale sur les femmes de l'ONU en 1985 à Nairobi et ensuite à Pékin en 1995, à son intégration dans toutes les politiques d'égalité dans les divers traités internationaux.

La Commission européenne s'engage à intégrer la dimension de genre dans l'ensemble de ses politiques et ce en vertu de l'article 3 du traité qui résulte de la plateforme d'action de Pékin<sup>4</sup>. Cet article demande à l'Union de chercher non seulement d'éliminer les inégalités, mais aussi de promouvoir l'égalité entre les hommes et les femmes dans toutes ses actions, ainsi que dans la mise en œuvre de l'ensemble de ses politiques. Cet engagement politique global est décliné dans les engagements politiques spécifiques, tels que, notamment, la Stratégie de Lisbonne et le Pacte européen pour l'égalité entre les hommes et les femmes.

La Belgique a adopté le 12 janvier 2007 une loi, dite « loi *gender mainstreaming* », visant l'intégration structurelle de la dimension de genre dans l'ensemble des politiques définies et menées au niveau fédéral belge<sup>5</sup>. Cette loi impose de nouvelles obligations aux responsables politiques et aux responsables administratifs fédéraux. Le 29 mars 2012, la Région bruxelloise a également adopté une ordonnance portant sur l'intégration de la dimension de genre dans les politiques de la Région de Bruxelles-Capitale<sup>6</sup>. Suite à cette ordonnance, la dimension de genre devra à l'avenir être prise en compte dans les instruments de planification stratégique des services publics, ce qui inclut, entre autres, l'urbanisme et la mobilité.

Ce concept étant encore aujourd'hui assez mal connu, il requiert de nombreux/euses acteurs/trices pour le mettre en place. Les fondements de la stratégie du *gender mainstreaming* sont la reconnaissance du caractère transversal de la dimension de genre et son intégration aux différents stades de développement et de mise en œuvre des politiques. La division sociale selon le genre s'exprime dans tous les secteurs d'activités et malgré cela, il reste très difficile d'amener les décideurs/euses politiques à prendre en compte la perspective du genre pour considérer la ville comme un miroir très éclairant de toutes les inégalités et penser les projets urbains. Or, pour que la planification urbanistique sensible au genre soit une réussite, il est important qu'elle soit portée par les politiques, non seulement par leur volonté mais aussi par leurs compétences techniques et leur soutien pratique actif. Pour que l'analyse de genre soit bien intégrée dans la planification urbanistique, il faut un soutien durable des autorités politiques et de l'administration. Sont nécessaires, entre autres : une qualification technique des professionnel/le/s, initiale aussi bien que continue ; des objectifs et des évaluations régulières ; une intégration de critères genrés dans les processus de planification et les cahiers de charges ; la parité dans les organes de prise de décisions (communaux, régionaux, jurys lors de concours). Le projet de cette brochure consiste à donner des outils aux décideur/se/s et aux professionnel/le/s en matière d'urbanisme afin de les sensibiliser aux besoins spécifiques des femmes dans l'espace public.

4 - Nations Unies 1996.  
5 - Institut pour l'Égalité 2008.  
6 - Région de Bruxelles-Capitale 2012.  
7 - Amt der Vorarlberger Landesregierung 2008.

## Marches exploratoires de femmes : un outil d'analyse genrée de l'espace public

Les femmes peuvent jouer un rôle d'expertes dans des questions d'espace public, tout d'abord parce qu'elles connaissent mieux leurs problèmes quotidiens, par la distribution inégalitaire actuelle du travail reproductif. Elles se déplacent plus souvent à pied et plus souvent à proximité de leur domicile que les hommes, et elles ont plus de contacts sociaux qui leur fournissent des informations supplémentaires. En tant que population éprouvant un plus grand sentiment d'insécurité, elles peuvent mieux analyser les « lieux d'angoisse » et les facteurs protecteurs. Cette expertise de la vie quotidienne doit être mise au profit de l'urbanisme et de son potentiel émancipateur.

Une marche exploratoire est un outil d'analyse genrée de l'espace public qui a été créé par le mouvement des femmes à différents endroits de la planète à partir des années 80. En Belgique, ces marches ont lieu depuis une petite dizaine d'années de manière ponctuelle. Il s'agit d'une promenade guidée d'un groupe de 4 à 8 femmes dans un quartier qui leur est bien connu, soit parce qu'elles y vivent, soit parce qu'elles y travaillent, soit parce qu'elles le fréquentent pour d'autres raisons. Mais c'est plus qu'une simple promenade : une méthodologie encadre la réflexion et les échanges des participantes afin qu'elles perçoivent leur quartier avec un regard nouveau qui leur permet d'identifier ce qui leur semble être sécurisant ou pas. Une marche exploratoire permet aussi une réappropriation de l'espace public : par leur exploration collective, les participantes osent réinvestir des lieux qui, pour de multiples raisons, leur étaient devenus hostiles ou inquiétants. Il est à noter que des organisations de femmes demandent que les marches exploratoires soient intégrées à la prise de décision en aménagement du territoire comme outil de participation citoyenne<sup>8</sup>.

Pour permettre une analyse globale de l'espace public en région bruxelloise qui respecte la diversité des espaces et des expériences des femmes, nous avons organisé 19 marches. Différents publics de femmes ont participé aux marches, au total 105 femmes de tous âges, origines, occupations et identités, des femmes qui habitent à Bruxelles depuis longtemps ou peu de temps ou des femmes qui viennent à Bruxelles pour leur travail. De même, nous avons exploré des quartiers très divers dans 10 communes (Anderlecht, Bruxelles-Ville-Laeken, Evere, Etterbeek, Jette, Koekelberg, Laeken, Molenbeek, Schaerbeek, St Josse et Watermael-Boisfort).

Tout au long de notre démarche, nous avons été suivies par un comité d'accompagnement scientifique mis en place par l'Université des Femmes et composé d'académiques et d'acteurs/trices de terrain.

8 - Coordination bruxelloise MMF-WVM - non daté.



## Ce que les femmes veulent

### Recommandations générales

Quelques recommandations générales peuvent être mises en avant, qui concernent la ville dans son ensemble :

- Il est important pour se sentir en sécurité de **savoir où l'on est et où l'on va**. Des panneaux d'informations indiquant les directions des hôpitaux, des commissariats de police, des maisons communales, des gares, des stations de métro doivent être clairs et lisibles pour les piéton/ne/s ainsi que pour les voitures. Les panneaux pour les piéton/ne/s du centre-ville pourraient être généralisés à la ville entière. Les plaques des noms de rues devraient être plus grandes, placées moins haut et de chaque côté des rues afin que l'on ne paraisse pas perdu/e en les déchiffrant. Des plans des quartiers doivent être disposés dans les communes et être systématiquement présents dans les abris-bus/tram et arrêts de métro. Les panneaux de temps d'attente des transports en commun devraient aussi être généralisés. Savoir quand le prochain véhicule arrive est rassurant et permet une meilleure planification de son trajet.
- Le questionnement concernant la **transparence** et la **visibilité** a suscité des remarques nuancées et variées, car un espace qui permet une vision maximale peut aussi engendrer l'impression de constituer une cible isolée et visible. Mais même si être cachée présente parfois des avantages, l'impression générale dégagée au long des marches indique qu'une bonne visibilité et transparence de la ville sont un atout contre le sentiment d'insécurité. Il s'agit d'éviter les constructions et mobiliers urbains qui font « barrière », de rendre les escaliers, les rampes et les parkings les plus transparents possible, en privilégiant les balustrades plutôt que les murs en béton. Des tunnels et passages où l'on ne peut pas voir ce qu'il y a devant nous et où l'on n'est pas vu sont source d'anxiété. Les arbres aussi doivent être adaptés à l'endroit où ils sont placés. Idéalement, on choisit des essences pas trop imposantes et dont le feuillage laisse passer la lumière. En plus, il faut les entretenir de manière à ce qu'ils ne créent pas une sensation de « toit » sur les trottoirs et ne gênent pas le passage. Les panneaux publicitaires sont trop présents dans l'espace public. Ils sont souvent démesurément grands, ils gênent la transparence et obstruent la vue. Leur contenu peut également déranger car ils véhiculent bien souvent des clichés sexistes qui contribuent à un sentiment d'inégalité et d'insécurité.
- Un **éclairage** public adapté est important. Dans certaines villes, un numéro vert central existe pour signaler les pannes de lampadaires, ce qui permet aux responsables de les remplacer plus rapidement. De cette manière, les gens du quartier auraient un rôle à jouer. Il faut faire attention à l'éclairage des rues secondaires par rapport aux grands axes. Si le contraste entre les deux est trop grand, cela peut engendrer un sentiment d'insécurité lorsque l'on quitte la rue principale, voire un comportement d'évitement de cette rue, même si c'est un raccourci. Les rues trop sombres à cause des bâtiments hauts doivent faire l'objet d'un traitement particulier : les éclairer mieux et utiliser des couleurs claires pour les façades. Pour éviter ce type de situation, les nouvelles constructions doivent adapter la hauteur des bâtiments à la largeur de la rue. Les lampes incorporées dans les trottoirs sont éblouissantes et ne doivent plus être utilisées.



19 marches sur  
10 communes

Le niveau sonore de certains endroits de la ville est aussi apparu comme un élément qui peut influencer le sentiment d'insécurité. Il est rassurant de pouvoir **entendre et être entendue** à tout moment. La musique diffusée dans les stations de métro peut engendrer une sensation d'isolement lorsqu'elle est trop forte. La circulation des camions en ville augmente fortement le bruit du trafic, elle pourrait être limitée à certaines heures, le respect des normes de bruit (plan bruit 2008-2013) devrait être mieux appliqué. Les piétons, terrasses de café et autres installations qui attirent du public en soirée risquent de déranger les habitant/e/s.

Les femmes se sentent aussi plus à l'aise dans l'espace public quand elles savent où **obtenir de l'aide** rapidement. Des indications pour le chemin vers le prochain poste de police et l'affichage des numéros d'urgence aideraient à cet égard. Les horodateurs permettraient d'installer des boutons d'urgence à intervalle régulier dans l'espace public, sans nécessiter plus de place. Les cafetier/e/s et commerçant/e/s pourraient proposer leur aide aux personnes en difficulté grâce à l'apposition d'un autocollant sur leurs vitrines signalant un lieu d'accueil.

Nous avons pu constater que l'aménagement de l'espace public n'est pas la seule chose qui influence le sentiment d'insécurité. **La présence** de certaines personnes dans cet espace peut aussi en être responsable. L'encadrement social ressort donc comme étant un point vital dans les rues de Bruxelles. Les endroits agréables ont tendance à être occupés par une catégorie de personnes, ce qui diminue l'accès égalitaire à l'espace public. L'organisation d'activités pour les jeunes (filles et garçons), la réappropriation de l'espace par des publics spontanément moins présents et la mixité sociale sont des éléments importants pour que la ville soit plus agréable pour toutes et tous.

La **propreté** joue également un rôle dans le sentiment d'insécurité, car des endroits sales et délabrés sont perçus comme en dehors du contrôle des autorités. Il s'agit de penser le ramassage des ordures intelligemment (ramasser les poubelles plus tôt en cas de fortes chaleurs, etc...) et de prévoir des conteneurs pour les zones où il y a beaucoup de restaurants, de magasins et de cafés, de sorte qu'ils n'entassent pas leurs poubelles sur les trottoirs. Il est important que les amendes pour non-respect de la propreté publique soient appliquées, pour les mégots de cigarettes, les chewing-gums, les dépôts de poubelles clandestins ou le non respect des horaires de collecte des déchets et le non ramassage des crottes de chiens.

Il y a unanimité pour installer des **toilettes publiques** entretenues et gratuites pour hommes et femmes, et cela sur tout le territoire de la Région Bruxelles-Capitale. Cela rendrait la ville plus propre puisque les hommes urineraient moins dans la rue. En plus, les femmes pourraient avoir plus facilement accès aux sanitaires, ce qui prolongerait leur séjour dans l'espace public. La construction d'un nombre important de toilettes à des endroits sensibles comme des gares et autres lieux de grande affluence, prévue dans le Plan Propreté 2012-2017 régional, est un bon début.

La **sensation d'appartenance** à un quartier diminue le sentiment d'insécurité. Il est important de favoriser cette notion, notamment en incitant les habitant/e/s à rénover les façades de leurs maisons ou en créant des comités de quartier pour embellir les rues. Les petits commerces renforcent l'impression de « quartier ». Un quartier est souvent perçu selon les axes visuels. Pour une sensation d'unité du quartier, il vaut mieux éviter les constructions ou les axes de transport qui créent une barrière. Un dessin mural réalisé par une ou des personnes du quartier est apparemment mieux respecté que des embellissements anonymes et rend la ville plus joyeuse et agréable.



Les panneaux pour les piétons du centre-ville pourraient être généralisés à la ville entière.



Cette rampe d'accès manque de transparence.



Les endroits sales et délabrés sont perçus comme en dehors du contrôle des autorités.

## Quartiers résidentiels

Bien que le logement soit vu comme un domaine féminin, ce sont surtout des hommes qui planifient ces espaces, tenant peu compte des conditions de travail dans l'espace privé (ménage, éducation et soins aux enfants et aux personnes dépendantes). De plus, les espaces résidentiels partent trop souvent d'un modèle de famille complète en âge reproductif. Les besoins des personnes célibataires, avec ou sans enfant(s), et les changements des besoins au cours de la vie trouvent peu d'écho dans les quartiers résidentiels actuels. De plus, l'accent sur l'espace de vie individuel engendre l'isolement et le sentiment d'insécurité.

La valeur d'un logement est déterminée, entre autres, par le facteur du repos et du loisir (jardin, parcs à proximité). Comme les femmes déterminent pour une grande partie le choix du logement, d'autres critères qui tiennent compte de leurs réalités de vie peuvent améliorer l'attractivité et la valeur d'un bien :

- Penser l'offre de services dans les quartiers, non seulement pour enfants, mais aussi pour personnes âgées et autres personnes dépendantes. Des services de base (magasins, réparations, services de santé, culture, formation, services de planning familial et anti-violence...) près des logements, avec des chemins faciles pour y accéder. Par exemple, pour rendre un petit commerçant compétitif contre un grand centre commercial, on peut lui attribuer quelques places de parking.
- Assurer la présence d'emplois qualifiés et bien payés à proximité des logements.
- Rendre reconnaissable la différence des espaces ouverts en espace public, semi-public et privé (les jardins communs, les accès, les jardins privés etc.).
- Privilégier la sécurité par le contrôle social et la visibilité :
  - Éviter les murs aveugles aux rez-de chaussée et orienter les parties fréquentées des immeubles vers la rue (entrées, habitations...).
  - Être attentif à une hauteur maximum des bâtiments pour garder un contact sonore et visuel entre les différents espaces.
  - Privilégier les entrées et les cages d'escalier en verre pour permettre plus de transparence et de lumière. Les passages et les chemins doivent être larges, bien illuminés et en couleurs claires, sans coins ou virages abrupts.
  - Des chemins sans zones d'ombres ni recoins où l'on pourrait se cacher.
  - Des parkings souterrains faciles à utiliser, clairs et transparents.
- Prévoir des espaces pour des contacts informels, des espaces de communication pour un bon voisinage.
- Prévoir des espaces fonctionnels communautaires et assez grands dans des immeubles d'habitation : buanderie, parking poussettes (à chaque étage et à côté de l'ascenseur), parking vélos, salle de jeux (avec toilettes)... diminuent le stress des personnes vivant dans des petits appartements. Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) prévoit déjà l'installation de locaux de rangement collectifs, mais les aspects communautaires des espaces collectifs restent à approfondir.
- 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, une illumination adaptée des bâtiments et à l'ombre éventuelle des bâtiments trop hauts.
- Restreindre le nombre d'hôtels dans un seul quartier, car les habitant/e/s et les habitué/e/s ne se sentent plus dans leur environnement familial.

## LES APPARTEMENTS :

- Il doit y avoir des logements diversifiés et modulables dans un même immeuble :
  - Tenir compte de différentes constellations familiales.
  - Tenir compte des différentes phases de la vie.
  - Permettre les soins et le soutien à la maison au troisième âge (surtout des femmes étant donné qu'elles vivent plus longtemps).
- Bon éclairage naturel de tout l'appartement, y compris la cuisine (contrairement au RRU qui prévoit de l'éclairage naturel pour tout l'appartement sauf la cuisine).
- Un espace privé de loisirs pour chaque appartement.
- Les appartements ne devraient pas déterminer spatialement des rôles stéréotypés (des pièces égales et neutres dans leur fonction, la possibilité de diviser ou joindre des pièces) et doivent offrir des bonnes conditions pour le travail reproductif : grandes « cuisines d'habitation » (place pour une grande table pour manger, faire les devoirs, recevoir de la visite pendant le travail de cuisine, vue sur plaine de jeux).





## Quartiers administratifs

En tant que capitale européenne, belge et flamande, siège de l'OTAN et d'entreprises multinationales, Bruxelles réunit un nombre impressionnant de bâtiments administratifs, souvent concentrés dans un même quartier. Les conséquences sont des problèmes de mobilité aux heures de pointe et un sentiment d'insécurité important après les heures de bureau, quand ces quartiers sont vides de présence humaine.

Les femmes peuvent se sentir plus en insécurité dans ces quartiers déshumanisés à la fin de la journée. Un passage dans ces quartiers peut être agréable et sécurisant en tenant compte de certains aspects :

Les immeubles sont souvent plus hauts dans les quartiers de bureaux. Il serait important de les adapter à la largeur de la rue afin qu'ils ne l'assombrissent pas. L'éclairage doit être adapté pour que la sortie des bureaux en hiver soit agréable, et ce jusqu'aux gares, arrêts de transports en commun et parkings.

Les trajets des gares vers les quartiers de bureaux doivent être indiqués clairement et adaptés au piéton/ne/s et aux vélos pour les navetteurs/euses. Par exemple, la zone d'accès au pré-métro et aux bus à la Gare du Nord est très mal indiquée et très peu rassurante. Il est important de mettre les arrêts des transports en commun en valeur, particulièrement dans des gares où de nombreuses personnes ne connaissent pas bien le quartier.

Plus de personnes vont accéder au travail en vélo si des parkings de vélo en suffisance – couverts et sécurisés – sont mis à disposition.

Pour encourager les personnes travaillant dans ces quartiers à découvrir leur environnement, des bancs à proximité, dont certains couverts, donnent la possibilité de venir y manger ou passer une pause à l'extérieur, même s'il pleut.

Des établissements de loisir et de sortie mélangés aux bâtiments administratifs amènent une présence humaine constante, même en soirée.

Les zones piétonnières doivent être clairement signalées, de même si elles redeviennent accessibles aux voitures après la fermeture des magasins.

## Quartiers commerciaux

Les quartiers commerciaux sont en général très fréquentés pendant la journée et désertés le soir, après la fermeture des magasins. Ils ont pour caractéristique d'attirer un plus grand nombre de femmes, responsables pour les courses au sein de leur ménage. Les client/e/s combinent souvent plusieurs courses et ont des déplacements complexes. L'accès facile aux transports en commun et autres services de base (toilettes publiques, aires de repos, orientation, services d'urgence...) ou encore la place de passage nécessaire pour transporter courses et enfants en bas âge ne sont pas toujours évidents. Ces fréquentations particulières, tout comme l'image sexiste véhiculée par nombre de publicités, influencent l'accès à la ville pour toult/e/s.

Comme toutes les participantes connaissaient les quartiers commerciaux et avaient des expériences – positives et négatives – dans ces espaces, elles nous ont fait de nombreuses propositions pour améliorer ces quartiers :

Le caractère multifonctionnel des quartiers commerciaux prévient le sentiment d'insécurité après la fermeture des magasins<sup>9</sup>. Si des appartements sont habités au-dessus des magasins, cela permet de ramener du passage dans la rue, tout comme la présence de cinémas, restaurants et autres établissements ouverts en soirée. L'impression de quartier désert est alors moindre.

Les zones commerçantes qui sont piétonnières doivent être clairement signalées, de même si elles redeviennent accessibles aux voitures après la fermeture des magasins ou pendant des périodes de livraison.

Les publicités mises en avant par certaines enseignes sont parfois choquantes, sexistes ou trop présentes. Il est important que les pouvoirs publics aient un regard critique sur les panneaux et les enseignes dans les quartiers commerciaux. Une publicité audio dans la rue Neuve a par exemple déclenché un sentiment d'insécurité très grand lors d'une de nos marches exploratoires.

Les volets des magasins qui sont opaques peuvent créer des barrières et des recoins inutiles et diminuer l'éclairage après l'heure de fermeture. Il serait intéressant de penser à une harmonisation des volets plus transparents. La rue paraît alors plus accueillante, même si les magasins sont fermés.

De la végétation doit toujours être présente dans les quartiers commerçants pour diminuer l'aspect souvent « bétonné » de ces rues. Les femmes préfèrent les plantes vivaces qui ne demandent pas beaucoup d'entretien, dans des endroits qui n'obstruent pas la visibilité des passant/e/s et ne gênent pas le passage.

Des conteneurs de poubelles doivent toujours être présents en nombre suffisant et vidés régulièrement. Le dépôt des poubelles des commerçant/e/s ne doit pas empêcher la circulation des piéton/ne/s.

9 - Pour un ensemble des mesures prises en ce sens par les communes et la Région voir AVCB 2011.

## Mobilité

*L'émancipation économique des femmes mène, dans les conditions urbanistiques actuelles, à une croissance des déplacements et à une complexification des problèmes de mobilité en ville. Les hommes et les femmes n'y circulent pas de la même manière<sup>10</sup>. Les hommes utilisent plus leur voiture pour se rendre directement à leur travail, puis éventuellement à des endroits de loisirs. Les femmes cumulent les petits trajets, souvent en transports en commun ou à pied, entre leur domicile, les crèches et les écoles, leur travail et les magasins. Elles sont souvent chargées, avec une poussette ou accompagnées d'enfants en bas âge.*

La mobilité est directement liée à l'accessibilité de la ville pour tou/te/s. Les femmes ont fréquemment relevé ce point dans les marches exploratoires. Leurs remarques tendent à démontrer que la ville n'est pas pensée de manière égalitaire et que de petits détails rendent son accès pour certaines personnes particulièrement difficile :

Les pavés comme surface des trottoirs et des rues reçoivent une appréciation globalement négative, malgré leur valeur esthétique : souvent ils sont disjointes et demandent plus d'entretien que des surfaces en macadam, ils sont glissants quand il pleut et désagréables, voire dangereux pour des personnes en hauts talons, avec poussettes, caddies ou en chaise roulante. Il faut trouver un matériel plus confortable qui vieillit mieux et qui ne glisse pas. Il est également important d'entretenir mieux les trottoirs pour qu'ils soient sans trous ou dalles surélevées, lisses, plats, avec une surface anti-dérapante.

La présence de passages pour piéton/ne/s est rassurante. Ils doivent toujours permettre d'emprunter toutes les directions, sans obliger à faire un détour trop long. Selon le RRU, ils devraient être équipés de signaux sonores et de marquages en relief au sol pour les personnes malvoyantes, ainsi que de bordures abaissées pour les personnes à mobilité réduite, les caddies et les poussettes. Mais lors des marches, les femmes ont constaté que ce n'était pas toujours le cas, même à des carrefours récemment aménagés.

Il s'agit en général d'éviter les passages sombres et/ou isolés qui n'offrent aucune autre échappatoire que d'avancer ou de reculer, par exemple un passage le long de voies de chemin de fer, un tunnel, etc.

Les bancs doivent être adéquats et placés dans des montées, des longs trajets et des endroits d'attente pour les personnes âgées ou qui portent des courses. Les bancs avec des dossiers contre un mur sont appréciés parce qu'ils sont plus confortables et que des surprises, voire des agressions par derrière sont impossibles. Pour le confort, ils doivent être placés à hauteur de genoux pour les personnes plus petites.

Il est important de privilégier les piétonniers, ou d'instaurer des horaires durant lesquels certaines rues très encombrées seraient piétonnières.

Les chaises des terrasses de café et les étalages des épiceries devraient toujours permettre un passage aisé pour les piéton/ne/s, y compris pour les personnes à mobilité réduite. Les femmes ont constaté que, sur le terrain, les normes du RRU en matière du cheminement piéton libre sont rarement respectées. Les communes pourraient délimiter au sol l'espace de passage au moment où des tenancier/e/s introduisent une demande d'autorisation et pénaliser le dépassement de ces limites par des amendes administratives.

10 - Lienard 2010.

Certains passages souterrains à la Gare du Nord sont perçus comme très désagréables car sombres, mal entretenus et bruyants. Avec peu de changements, il serait possible de séparer les bandes de circulation motorisées d'un passage pour piéton/ne/s et pour cyclistes.

De nombreux passages pour piéton/ne/s sur les rails de tram sont dangereux, surtout quand la rue est étroite et courbe. Des signaux lumineux pour annoncer l'arrivée d'un tram pourraient être généralisés.

Il est important de privilégier les bandes séparées pour les bus et les trams. De cette façon, les transports en commun ne subissent pas le trafic routier et les passager/e/s ont avantage à les utiliser.

Les pistes cyclables doivent être d'une autre couleur que les casse-vitesse ou la route. Il est plus sécurisant d'avoir une différenciation visuelle entre piste cyclable, trottoir et chaussée, de sorte que ni piéton/ne/s, ni automobilistes n'empiètent sur la bande réservée aux vélos. Les femmes ont souligné la dangerosité de rouler en vélo dans des rues où il y a des rails de tram.

Il faut installer plus de parkings pour les vélos pour éviter que des vélos accrochés aux poteaux de signalisation gênent le passage.

Les chemins sont perçus différemment en fonction de l'heure. Ce qui est un chemin emprunté sans problème le jour peut être source de peur après la tombée de la nuit. On peut développer des routes alternatives, par exemple pour les pistes cyclables qui passent par des endroits plus fréquentés en soirée, pour éviter le sentiment d'insécurité par le manque de présence humaine dans certains quartiers.



Certains passages souterrains à la Gare du Nord sont perçus comme très désagréables.



Carrefour adapté à tous et toutes. Piste cyclable de couleur, trottoirs abaissés et lignes signalétiques pour les aveugles.

## Espaces verts

*Les espaces verts sont un précieux lieu de loisir et de détente dans les villes, et cela pour tous les âges. En même temps, c'est un lieu d'insécurité pour nombre de femmes, en journée et encore plus la nuit. Elles évitent d'y aller seules, de passer par un parc même si c'est un raccourci.*

Comme dans tous les espaces de loisir, loisir et travail reproductif se combinent dans les espaces verts, par exemple la surveillance d'enfants en bas âge. Cette double utilisation doit être au centre de la réflexion urbanistique. Il s'agit non seulement de créer différents espaces pour différentes populations, mais aussi d'en permettre l'utilisation transversale. La qualité du séjour est également un critère important pour se sentir à l'aise dans les espaces verts et peut inciter les femmes à de plus longs séjours.

Les filles de 9-13 ans sont moins présentes dans les parcs que les garçons du même âge, et encore moins les filles à partir de 14 ans. C'est particulièrement frappant là où il y a peu d'espace, ce qui entraîne des mécanismes de concurrence entre différents groupes d'utilisateurs/trices et d'exclusion des groupes moins dominants. La raison en est une combinaison de facteurs sociaux et spatiaux.

Pour créer des espaces verts qui attirent autant des filles et des garçons, des femmes et des hommes, pour leur donner des chances égales pour les jeux, le mouvement et la réalisation de soi, les femmes ont identifié de nombreuses pistes :

Il faut faire attention que les endroits les plus attractifs ne soient pas dominés par un seul groupe, mais utilisés par plusieurs groupes à la fois et de différentes manières. Une bonne mise en réseau des espaces diminue la pression sur les espaces les plus attractifs. Les chemins entre les différentes parties du parc doivent être agréables.

Dans des parcs plus grands, il faut des « points de cristallisation » dans des endroits sans fonctions particulières, à partir desquels des groupes moins dominants peuvent s'appropriier l'espace. Par exemple, un endroit qui favorise le contact social (bancs orientés les uns vers les autres) peut attirer des filles qui, une fois installées dans le parc, exploreront plus facilement d'autres lieux.

Dans des parcs moins grands, la création d'espaces petits et la mise en place d'installations qui peuvent être utilisées au même moment par différents groupes constituent une solution. Il faut faire particulièrement attention aux éléments qui délimitent les espaces : transparence, possibilité de séjour (s'asseoir sur un muret) ou de jeux.

Les installations et équipements avantagent actuellement les garçons. Un parc doit prévoir des espaces et du mobilier pour les filles ET les garçons ainsi que pour différents groupes d'âge. Quelques activités préférées par les filles : rollers, volleyball, badminton, balançoires, escalade, équilibre, marelle, saut à l'élastique ou au tremplin, dessins à la craie sur du béton... On peut également modifier les « cages à football » en changeant le revêtement du sol, en installant d'autres équipements (filets etc.) et en ouvrant la clôture vers l'extérieur. S'il y a beaucoup d'utilisation, il faut diviser les zones de jeux de ballons pour permettre l'utilisation par différents groupes en parallèle et donner leur chance aux groupes moins dominants. Les abords des terrains doivent être aménagés pour le jeu, le séjour, la communication afin de permettre l'appropriation de ces endroits.

Les plaines de jeux pour enfants en bas âge doivent être entourées par des clôtures pour faciliter la surveillance des enfants. De plus, il faut un nombre suffisant de bancs à proximité pour les personnes qui les accompagnent. Ces espaces doivent être agréables (ensoleillés et ombragés, confortables, incluant tables et bancs), séparés des zones de jeux, mais permettant un contact visuel. Pour les jeunes qui doivent surveiller leurs petits frères et sœurs, des zones d'activités près de la pleine de jeux seront les bienvenues.

À l'aide d'arbustes et de différences de niveaux, des espaces différents, mais transparents, des grands espaces ouverts et des petites niches peuvent être créés pour enrichir la fonctionnalité et permettre un choix entre intimité et visibilité. En plus, les niches offrent de l'abri les jours de pluie.

Une demande fréquente concerne des toilettes publiques et des points d'eau potable – gratuits et bien entretenus. Cela permet un séjour plus long, surtout pour les personnes accompagnant des enfants. Un téléphone public augmente le sentiment de sécurité, car il facilite l'appel aux services d'urgence.

Pour les seniors, il faut des zones protégées (y compris ombragées) avec une relation visuelle vers des zones plus fréquentées. Des tables permettent des jeux de société, et des terrains de pétanque ou des jeux d'échecs géants sont également appréciés.

Le réseau des chemins dans le parc doit proposer des possibilités de passage simple et rapide, des promenades, ainsi que des boucles pour des sports de distance. Le traçage des chemins doit tenir compte de l'orientation et de la transparence, les chemins doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite. Des panneaux indicateurs aux entrées et à l'intérieur du parc facilitent l'orientation et rendent l'espace plus attractif. Des chemins principaux - y compris l'accès à des toilettes - doivent être transparents et visibles, permettant un contrôle social.

Pour encourager l'utilisation des espaces verts comme raccourci pour passer d'un endroit à l'autre, les chemins peuvent être bordés d'éléments qui invitent les enfants au jeu : murets et barres pour y marcher en équilibre, poteaux pour sauter de l'un à l'autre, différentes textures et matières à découvrir, éléments sonores... Des chemins parallèles à la rue à l'extérieur d'un parc permettent aux passant/e/s d'éviter la circulation tout en participant à la vie du parc. Cette présence supplémentaire crée plus de sécurité, et de nouvelles populations découvrent ainsi l'espace vert et s'y rendront plus facilement à l'avenir.

Un bon éclairage sur les chemins est important. Si des grands arbres bloquent la lumière, une solution possible est de les éclairer d'en dessous.

Pour éviter des conflits spatiaux, on peut accorder un espace aux sans-abris où ils peuvent séjourner sans déranger les autres populations.

Des installations/espaces que les enfants et jeunes peuvent changer et adapter à leurs besoins diminuent le vandalisme.

Surtout là où l'espace est petit, un encadrement éducatif peut, par des jouets supplémentaires et le respect des règles, créer de nouvelles possibilités de jeu et de mouvement. En plus, la présence adulte et officielle donne un sentiment de sécurité. Les accompagnateurs/trices des plaines de jeux, ainsi que les gardien/ne/s de parc doivent être sensibilisé/e/s au genre pour encourager les filles et les femmes à prendre leur place. Pour cela, il faut prévoir un bâtiment pour le repos du personnel et le rangement des jeux et outils.

## Travaux publics

Les périodes de travaux sont souvent pénibles pour les habitant/els : bruit, saleté, déviations, chemins bloqués... Pour les femmes, ces moments peuvent aussi engendrer une augmentation des agressions verbales et sexistes.

Bien que transitoires, les travaux publics doivent être particulièrement pensés de manière genrée de sorte qu'ils ne deviennent pas des zones « à éviter » entraînant des détours.

Il est important de penser à rendre accessibles les zones où il y a des chantiers : bien indiquer où les piéton/ne/s et cyclistes doivent traverser, penser au passage facile des personnes à mobilité réduite et éclairer les passages créés pendant les travaux.

Des travaux qui durent plusieurs mois sans qu'on vienne y travailler régulièrement devraient être gérés différemment. Il faut mieux planifier les travaux pour minimiser la gêne et ne pas trop réduire l'espace disponible.

Les travaux qui exposent des canalisations devraient être réalisés rapidement afin de limiter les odeurs.

Quand les ouvrier/e/s ouvrent une chaussée ou une place, il faut la remettre en état après. Malheureusement, ce n'est souvent pas le cas et les contrôles sont insuffisants pour y remédier.

Les chantiers attirent les dépôts clandestins de poubelles. Pour prévenir cela, l'organisation des chantiers doit prévoir des poubelles pendant toute la durée des travaux, à des endroits visibles et donc sous contrôle social.



Rue bloquée de manière provisoire

Les piéton/ne/s doivent chercher leur chemin sur ce chantier sans panneau d'indications.

## Conclusion

LES PISTES POUR AMÉLIORER L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC ET LES CONDITIONS PHYSIQUES D'UN MEILLEUR VIVRE ENSEMBLE SONT NOMBREUSES. NOUS AVONS PRÉSENTÉ ICI DES RÉSULTATS D'UN PROJET DE RECHERCHE PARTICIPATIVE AVEC DES FEMMES BRUXELLOISES DANS TOUTE LEUR DIVERSITÉ. CERTAINES RECOMMANDATIONS REJOignent DES NORMES ET DES RÉGLEMENTATIONS EN PLACE, D'AUTRES SONT INNOVANTES. LEUR MISE EN PRATIQUE DÉPENDRA DE L'ENGAGEMENT DES PROFESSIONNEL/LE/S ET DES RESPONSABLES POLITIQUES ET DE LA PARTICIPATION CONTINUE DES CITOYEN/NE/S, POUR QUE LEURS RÉALITÉS DE VIE ET LEURS BESOINS SOIENT PRIS EN COMPTE À LONG TERME ET DANS UNE DYNAMIQUE DURABLE.

## Bibliographie

Actes du cycle de séminaires, « *gender mainstreaming* : un nouveau défi pour le gouvernement fédéral et ses administrations », Bruxelles 2008. [http://igvm-iefh.belgium.be/fr/binaries/actesGENDER-F\\_tcm337-40556.pdf](http://igvm-iefh.belgium.be/fr/binaries/actesGENDER-F_tcm337-40556.pdf)

Amt der Vorarlberger Landesregierung : « Genderplanning: Leit-faden für gendergerechte Planung in der Gemeinde ». Bregenz, juillet 2008.

Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale : « Réhabiliter les étages vides au-dessus des commerces », Bruxelles, 2011.

J. Bisilliat et C. Verschuur : « Le genre, un outil nécessaire, introduction d'une thématique », L'Harmattan, Paris 2000.

Bundesamt für Baumwesen und Raumordnung : « Frauen – Männer – Räume. Kurzfassung », Berichte Band 26, Berlin, non daté.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung : « Städtebau für Frauen und Männer: Das Forschungsfeld 'Gender mainstreaming im Städtebau' im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau », Werkstatt : Praxis, Vol 44, Bonn 2006.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung : « Mit-einander Stadt Entwickeln. Stadtentwicklung, Zivilgesellschaft und bürgerschaftliches Engagement », Berlin 2010.

C. Camus : « L'éloge de l'ombre : le sentiment d'insécurité en milieu urbain, reflet des inégalités entre les sexes ? », In : S. Denèfle (dir) : « Femmes et villes », Presses universitaires François-Rabelais, Tours 2004, p. 225-238.

C.D. Christian : « Urban elderly women and fear of crime : sociological analysis », University of Manitoba (Canada), 2001 (thèse).

Coordination bruxelloise Marche mondiale des femmes : « Mémo-randum en vue des élections régionales de juin 2009. » Bruxelles, non daté.

J. Coutras : « Les peurs urbaines et l'autre sexe », Paris, 2003.

E. Crenner : « Insécurité et sentiment d'insécurité », INSEE Première n° 501, Paris 1996.

G. Demerjian, D. Loiseau : « Les associations de 'femmes au foyer' : des occupations différenciées de la rue », In : S. Denèfle (dir) : « Femmes et villes », Presses universitaires François-Rabelais, Tours 2004, p. 101-112.

S. Denèfle (dir) : « Femmes et villes », Presses Universitaires François-Rabelais, Tours, 2004.

S. Denèfle (dir) : « Utopies féministes et expérimentations urbaines », Presses Universitaires de Rennes, 2008.

E. Dupont-Kerlan : « Femmes, transports et villes » In : S. Denèfle (dir) : « Femmes et villes », Presses universitaires François-Rabelais, Tours 2004, p. 123-134.

Femmes et villes international : « Ensemble pour la sécurité des femmes », Montréal, 2010.

U. Jakobsson et I.R. Hallberg : « Loneliness, fear, and quality of life among the elderly in Sweden : a gender perspective », In : Aging Clinical and Experimental Research 2005, Vol. 17 n° 6, p. 494-501.

M. Jaspard e.a. : « Les violences envers les femmes en France. Une enquête nationale », La Documentation française, Paris 2002.

M. Lieber : « Genres, violences et espaces publics, la vulnérabilité des femmes en questions », Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, Paris 2008.

C. Lienard : « 'Ca roule, ma poule ? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie. » Université des femmes, Bruxelles 2010.

F. Maillochon : « Violences dans l'espace public », In : S. Denèfle (dir) : « Femmes et villes », Presses universitaires François-Rabelais, Tours 2004, p. 207-223.

E. Meyer, L.A. Post : « Alone at Night : A Feminist Ecological Model of Community Violence », In : Feminist Criminology 2006, Vol 1 n° 3, p. 207-227.

Nations Unies, « Rapport de la quatrième conférence mondiale sur les femmes », New-York, 1996. <http://www.un.org/womenwatch/daw/beijing/pdf/Beijing%20full%20report%20F.pdf>

S. Pennec : « Les vieilles femmes dans la ville », In : S. Denèfle (dir) : « Femmes et villes », Presses universitaires François-Rabelais, Tours 2004, p. 207-223.

Région de Bruxelles-Capitale : « Ordonnance portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale », Bruxelles 2012. [http://www.egalitedeschancesbruxelles.irisnet.be/wp-content/uploads/2010/10/Ordonnance-gendermainstreaming-BS\\_130412.pdf](http://www.egalitedeschancesbruxelles.irisnet.be/wp-content/uploads/2010/10/Ordonnance-gendermainstreaming-BS_130412.pdf)

Région Bruxelles-Capitale : « Règlement régional d'urbanisme », Bruxelles 2007.

Région Bruxelles-Capitale : « Règlement régional d'urbanisme. Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 21 novembre 2006 », Bruxelles 2006.

Région Bruxelles-Capitale : « Les femmes bâtissent Bruxelles, répertoire du colloque du 03/12/2005 », Bruxelles 2005.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung : « Gender auf dem Weg in den Mainstream der Stadtentwicklung. Berlin auf dem Weg zu einer lebenswerten Metropole für Frauen und Männer », Berlin 2006.

Service Public Fédéral des Programmes Intégration Sociale, Lutte contre la Pauvreté et Economie Sociale / ULB, Centre de recherche urbaine : « La ville au fil des pas, les marches d'exploration urbaine », Bruxelles 2007.

Stadt Wien, Magistratsabteilung : « Alltags- und frauengerechter Wohnbau », Vienne, non daté. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/pdf/frauen.pdf>

Stadt Wien, Magistratsabteilung : « Frauen-Werk-Stadt I – Alltags-gerechtes Planen und Bauen », Vienne, non daté. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/pdf/werk1-la.pdf>

Stadt Wien, Magistratsabteilung : « Frauen-Werk-Stadt II – Wohnen im Alter », Vienne, non daté. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/pdf/werk2-la.pdf>

Stadt Wien, Magistratsabteilung : « Gendergerechte Gestaltung öffentlicher Bauten », Vienne, non daté. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/pdf/oeffbauten.pdf>

Stadt Wien, Magistratsabteilung 42 Stadtgartenamt : « Planungsempfehlungen zur geschlechtssensiblen Gestaltung von öffentlichen Parkanlagen », Vienne, non daté. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/pdf/planung.pdf>

Stadt Wien, Magistratsabteilung : « Sicherheit im öffentlichen und halböffentlichen Raum », Vienne, non daté. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/pdf/sicherheit-la.pdf>

Stadt Wien, Magistratsabteilung : « Wettbewerb geschlechtssensible Parkgestaltung », Vienne, non daté. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/pdf/park-la.pdf>

E. Stanko : « Everyday Violence : How Women and Men Experience Sexual and Physical Danger », Harper Collins, Londres 1990.

M.B. Tahon et C. Widmer (dir) : « Les femmes entre la ville et la cité », Les Editions du Remue-ménage, Montréal 2007.

M. Teller et C. Albers : « A l'écoute du sentiment d'insécurité : rapport général sur le sentiment d'insécurité. » Fondation Roi Baudouin, Bruxelles 2006.

Ulla Terlinden : « Frauengerechte Stadtplanung », Wuppertal Papers n°16 mai 1994. [http://www.wupperinst.org/uploads/tx\\_wi-beitrag/WPI16.pdf](http://www.wupperinst.org/uploads/tx_wi-beitrag/WPI16.pdf)

M. Tulloch : « Meaning of Age Differences in the Fear of Crime », In : Criminal Justice Matters 2000, p. 451-467.

A. Vandenberk e.a. : « Geweld en onveiligheidsgevoelens bij ouderen. Prevalentie en gevolgen », KU Leuven 1998.

I. van den Steen e.a. : « Moniteur de sécurité 2009 : Analyse de l'enquête pour la Région Bruxelles-Capitale », Bruxelles, non daté. [http://www.polfed-fedpol.be/pub/veiligheidsMonitor/2008\\_2009/reports/grandes\\_tendances\\_2008\\_2009\\_bruelles.pdf](http://www.polfed-fedpol.be/pub/veiligheidsMonitor/2008_2009/reports/grandes_tendances_2008_2009_bruelles.pdf)



## Remerciements

Nous remercions avant tout nos participantes aux marches exploratoires, ainsi que nos partenaires : BON, la Commune d'Etterbeek, Espace Femmes Jette – Vie Féminine Bruxelles, FEMMA, Feza, les FPS d'Evere, Genres pluriels, le Gracq, , la Maison de Quartier Millénaire, Maison Mosaïque de Laeken-Vie Féminine Bruxelles, le Planning Familial du Karreveld, la Région de Bruxelles-Capitale et Sima.

Nous tenons à remercier particulièrement nos personnes de contact qui ont rendu cette brochure possible : Zoé Absil, Fabienne Bettex, Joanne Boulvin, Charlotte Chatelle, Laurent Daxhelet, Carine Defosse, Stéphanie Demeestère, Isabelle Durieux, Elise Falmagne, Carole Geerinckx, Marie-Rose Geuten, Alexandra Jimenez, Ariane Kauert, Fanny Leclercq, Catherine Lievens, Marta Marsili, Max Nisol, Hajar Nouali, Jérémy Onkelinx, Tanguy Pinxteren, Carmen Sanchez et Mélina Vanden Borre.

Nous remercions également les membres de notre comité scientifique qui nous ont suivies tout au long de notre démarche : Amélie Daems, Salomé Dandenne, Miguel Gerez, Michel Hubert, Claudine Lienard, Valérie Lootvoet, Amelia Ribeiro et Hélène Spitaels.

Nous remercions enfin Julie Carlier, Mathilde Godenir et Karine Jadinon pour la réalisation du documentaire sur les marches exploratoires, Johanne Verbockhaven pour les illustrations et Ingrid Verdoodt pour la traduction de cette brochure.