

FEMMES ET  
DEPLACEMENTS  
ANGOULEME

Rapport final

**Enquête dirigée par :**

Arnaud ALESSANDRIN

Johanna DAGORN

**Enquête financée par :**

La DRDFE

La MOSTRA

Grand Angoulême



## REMERCIEMENTS

Nous remercions vivement La Délégation régionale aux droits des femmes et à l'égalité, la DRDJSCS Nouvelle-Aquitaine MOSTRA, Le Grand Angoulême, les associations et les personnes qui ont participé de près ou de loin à cette enquête. Un remerciement à Mme Ballorain pour ses relectures !

Et surtout les 710 femmes qui ont répondu au questionnaire, les personnes ayant participé aux entretiens et aux focus groupes, sans oublier les conducteur.ices de bus et de taxi.

## Table des matières

|                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1- INTRODUCTION .....                                                                        | 7  |
| Contexte .....                                                                               | 7  |
| Quelques définitions : .....                                                                 | 8  |
| Discriminations .....                                                                        | 8  |
| Harcèlement, violences et sexism .....                                                       | 8  |
| Les discriminations comme le harcèlement sont des violences. L'OMS les définit comme : ..... | 9  |
| 2- METHODOLOGIE DE L'ENQUETE .....                                                           | 10 |
| UN QUESTIONNAIRE EN 3 PARTIES .....                                                          | 10 |
| DES ENTRETIENS ET OBSERVATIONS .....                                                         | 11 |
| DE NOMBREUX ELEMENTS ANALYSES.....                                                           | 11 |
| UNE ENQUETE COMPARATIVE .....                                                                | 12 |
| 3 – ELEMENTS DE CONTEXTE .....                                                               | 13 |
| 3.1 Répartition par CSP (Categories Socio-Professionnelles) et âge .....                     | 14 |
| 3.2 Répartition par activité.....                                                            | 15 |
| 4- AUTOUR DES DEPLACEMENTS DES FEMMES A ANGOULEME .....                                      | 16 |
| 4.1 Habitudes de transport .....                                                             | 16 |
| 4.2 Mode de transport (192réponses) .....                                                    | 17 |
| 4.3 Temps hebdomadaire passé dans les transports .....                                       | 17 |

|                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| 4.4 Horaires de déplacement .....                                    | 18 |
| 5- SENTIMENTS URBAINS .....                                          | 20 |
| 5.1 Les faits relevés .....                                          | 20 |
| 5.2 Le ressenti des femmes dans les déplacements .....               | 22 |
| 5.3 Expériences de la discrimination .....                           | 23 |
| 5.4 Transports et temporalités.....                                  | 24 |
| 5.5 Eviter des lieux .....                                           | 25 |
| 5.6 Les représentations et les faits ne se superposent pas.....      | 27 |
| 6. DU COTE DES AUTEURS .....                                         | 32 |
| 6.1 Déclarations des répondantes (victimes).....                     | 32 |
| 6.2 Les trois grandes typologies rencontrées :.....                  | 33 |
| 7. DU COTE DES VICTIMES.....                                         | 36 |
| 7.1 Des coupures subies et stratégiques.....                         | 36 |
| 7.2 Ressenti des femmes après l'incident .....                       | 37 |
| 7.3 La rue et la nuit comme théâtre du sexisme et des craintes ..... | 38 |
| 8. DU COTE DES TEMOINS : QUELLES REACTIONS ?.....                    | 40 |
| 9. QU'EST-CE QUI INFLUENCE LE BIEN-ETRE EN VILLE ? .....             | 41 |
| L'affluence dans les transports.....                                 | 42 |
| Le mode de transport.....                                            | 42 |
| Le temps passé dans les transports.....                              | 43 |

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| Le motif du déplacement .....                        | 43 |
| Les caractéristiques socio-démographiques .....      | 44 |
| L'expérience du sexisme et des discriminations ..... | 45 |
| Conclusion .....                                     | 46 |
| PRECONISATIONS .....                                 | 47 |
| BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE .....                       | 49 |
| Annexes .....                                        | 52 |
| Méthodologie .....                                   | 52 |
| Focus-groupe Soyaux .....                            | 54 |



# 1- INTRODUCTION

## Contexte

En France, la question du harcèlement des filles et des femmes est apparue massivement à la suite de la remise du rapport du Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh) en avril 2015, qui relève que 100 % des femmes ont été victimes de harcèlement sexiste. Ce "terrorisme sexuel" (Kissling, 1991) engendre un fort sentiment d'insécurité pour les femmes et les filles qui se restreignent dans leurs déplacements. Dans le même rapport, Le HCEfh relevait, concernant le "harcèlement sexiste et sexuel dans les transports en commun", que les femmes occupent l'espace public plus par besoin que par plaisir. Paradoxalement, les enquêtes sur les violences montrent clairement que l'espace privé est un lieu bien plus dangereux pour les femmes que les espaces publics sans que cela n'entraîne de mises en garde spécifiques (Jaspard, 2005, OND, 2007). Les premiers résultats de l'enquête VIRAGE (INED, 2017) réitèrent ce constat. Il ne s'agit toutefois pas de minimiser le déploiement du sexisme dans l'espace public, mais de signer d'emblée qu'il s'agit bien là d'une sous-catégorie des violences exercées sur les femmes. Depuis l'explosion médiatique du sexisme dans la ville, nous semblons découvrir que les femmes vivent régulièrement des agressions verbales ou non-verbales à connotation sexuelle durant leurs déplacements. Toutefois, le harcèlement de rue est un sujet encore très peu documenté (Gourarier, 2016). Invisible, naturalisé, minimisé, ignoré, ce phénomène a peu intéressé la recherche académique. Pour Gardner, cette invisibilité peut être expliquée par l'omniprésence du harcèlement de rue, qui s'intègre dans « la fabrique sociale de la vie publique », le faisant apparaître comme naturel, donc non questionnable (Gardner, 1995). Nous nous situons dans le paradoxe suivant : tout le monde a été témoin de cela, toutes les femmes ont été victimes ou témoin de sexisme urbain, mais peu de personnes n'interviennent ou ne dénoncent (Gardner, 1995). Cette invisible visibilité provoque l'impunité des auteurs et l'appréhension des victimes qui ont alors l'impression d'être seules à subir ces actes et propos. Difficile, dès lors, d'en faire un sujet d'étude. En tant qu'habitantes et citoyennes, les femmes demandent un similaire accès aux espaces et aux infrastructures urbaines. Un nouveau front mobilise ainsi les villes en termes de lutte contre les discriminations : la gestion de l'espace public. Face à cela, quelques municipalités et métropoles (Paris, Bordeaux, Nantes, Toulouse, Rennes...) notables s'engagent dans des campagnes de sensibilisation, des études ou des plans de formation destinés à combattre, notamment mais pas uniquement, la question du sexisme (Genre et ville, 2016 ; Lieber, 2008), plus rarement celle de l'homophobie (Alessandrin et Raibaud, 2013). Exception faite de travaux ponctuels tels que ceux de Jacqueline Coutras dans les années 1990 ou encore Marylène Lieber (2008), la recherche française a mis du temps à se pencher sur cette question. Nous prenons appui sur les avancées des travaux qui mettent en avant l'intersection des rapports de pouvoir pour ne jamais limiter la catégorie « femme » à des représentations uniques et homogènes. De ce point de vue, la perspective féministe (Perrot, 1997 ; Bard, 2004) a su rebattre fondamentalement la question de la place des femmes dans la ville et, depuis peu, est même devenue une problématique centrale dans

les études de genre comme dans les études urbaines (Gourarier, 2017 ; Genre et ville, 2016). Toutefois, les enquêtes précitées ont surtout eu pour méthode des apports bien souvent qualitatifs, observationnels et, pour celles se dotant d'un dispositif quantitatif (Aurba, 2011 ; FNAUT, 2016), la notion de « femme » tendait à recouvrir, subsumer, d'autres caractéristiques parfois tout aussi décisives comme celles de l'orientation sexuelle, de l'âge ou de l'origine ethnique et sociale, d'où l'importance de revenir, après la réalisation d'une récente enquête relative aux déplacements dans Bordeaux (Dagorn et Alessandrin, 2017 ; Alessandrin et Dagorn et Franquet, 2016) sur les déplacements des femmes dans la ville qui emprunte une méthode mixte d'investigation.

## Quelques définitions :

### Discriminations

Au sens juridique du terme, la discrimination est le fait de traiter de façon inégale deux ou plusieurs personnes placées dans une situation comparable, en raison de critères interdits par la loi. Mais, malgré les avancées au niveau européen et international, la France tarde à reconnaître les discriminations, lui préférant le principe d'égalité. En 1972 la loi Pléven (Loi n°72-545 du 1er juillet 1972) relative à la lutte contre le racisme est adoptée. Destinée à combattre le racisme, elle crée également l'infraction pénale de discrimination raciale (Articles 6, 7 et 8 de la loi n°72-546 du 1er juillet 1972). Ces mesures ne seront cependant que très rarement invoquées devant les tribunaux en dépit d'une multiplication croissante des discriminations. Aujourd'hui, les critères de discrimination prohibés sont inscrits dans l'Article 225-1 ; (modifié par la loi n°2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité citoyenne) - art. unique : « Constitue une discrimination toute distinction opérée entre les personnes physiques à raison de leur origine, de leur sexe, de leur situation de famille, de leur grossesse, de leur apparence physique, de la particulière vulnérabilité résultant de leur situation économique, apparente ou connue des auteurs, de leur patronyme, de leur lieu de résidence, de leur état de santé, de la perte d'autonomie, de leur handicap, de leurs caractéristiques génétiques, de leurs mœurs, de leur orientation ou identité sexuelle, de leur âge, de leurs opinions politiques, de leurs activités syndicales, de leur appartenance ou de leur non- appartenance, vraie ou supposée, à une ethnie, une nation, une race ou une religion déterminée»

### Harcèlement, violences et sexism

Les discriminations comme le harcèlement sont des violences. C'est pour cela que la méthodologie employée interroge non seulement les faits implicites et explicites mais aussi le ressenti des femmes. Le harcèlement est ainsi mesuré en fonction de la nature des faits (incivilités, infractions, délits et crimes), leur intensité, leur fréquence, le pouvoir exercé sur la victime.

Ces violences font partie de violences dites sexistes, c'est-à-dire qui défavorisent, violentent ou discriminent les femmes dans un contexte sociétal inégalitaire. Ces différences sont dites « de genre ». Le genre (ce que l'on entend par féminin et masculin) peut être défini comme l'ensemble construit des rôles et des responsabilités sociales assignés aux femmes et aux hommes à l'intérieur d'une culture donnée à un moment précis de son histoire. Cette socialisation différenciée et hiérarchisante nous donne des indications sur ce que n'est donc pas, en creux, le genre, c'est-à-dire ni une donnée purement biologique, ni une évidence historique, ni même une norme fixe (socialement comme individuellement).

Les discriminations comme le harcèlement sont des violences. L'OMS les définit comme :

« L'usage délibéré ou la menace d'usage délibéré de la force physique ou de la puissance contre soi-même, contre une autre personne ou contre un groupe ou une communauté qui entraîne ou risque fort d'entraîner un traumatisme, un décès, un dommage moral, un mal-développement ou une carence. Outre la mort et les traumatismes, elle englobe la multiplicité des conséquences souvent moins évidentes des comportements violents, comme les atteintes psychologiques et les problèmes de carence et de développement affectifs qui compromettent le bien-être individuel, familial et communautaire ». Cela couvre également toute une série d'actes qui vont au-delà des actes de violence physique, incluant menaces et intimidations. Le harcèlement sexiste recouvre des actes relevant du non-verbal, du verbal, du physique et du non-physique (sifflements...), qui conduisent à discriminer les femmes dans l'espace public. Est victime de harcèlement une personne qui subit, de façon répétitive (ou non) des actes négatifs provoquant un malaise chez celle qui le subit. Cette définition suggère trois dimensions importantes permettant de distinguer le harcèlement des autres formes de comportements violents : le pouvoir, la fréquence et la nature des agressions. C'est pour cela que la méthodologie employée interroge non seulement les faits implicites et explicites mais aussi le ressenti des femmes.

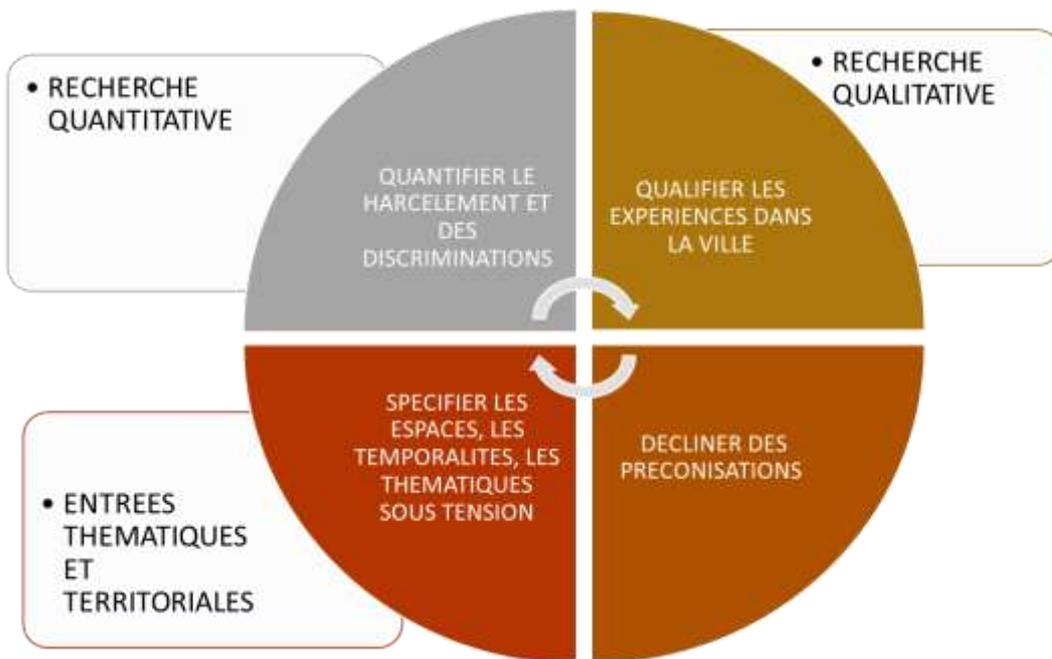
Le harcèlement est ainsi mesuré en fonction de:

- ✓ la nature des faits (incivilités, infractions, délits et crimes)
- ✓ leur intensité
- ✓ leur fréquence
- ✓ le pouvoir exercé

Ces violences font partie des violences dites sexistes. C'est pourquoi il faut également mettre en tension le sentiment d'insécurité, qui est une construction sociale, et les faits. Plus les personnes sont ou se sentent vulnérables, plus la peur est grande sans que l'exposition au risque soit plus importante. Pour exemple, les personnes âgées ont un fort sentiment d'insécurité parce qu'elles se savent plus fragiles, et non en raison du taux d'agressions, qui est plus fort chez les jeunes garçons.

## 2- METHODOLOGIE DE L'ENQUETE

L'enquête couple les données explicatives et compréhensives en fonction des résultats obtenus par questionnaire avec des chiffres statistiques significatifs. En voici la méthode synthétisée :



### UN QUESTIONNAIRE EN 3 PARTIES



## DES ENTRETIENS ET OBSERVATIONS

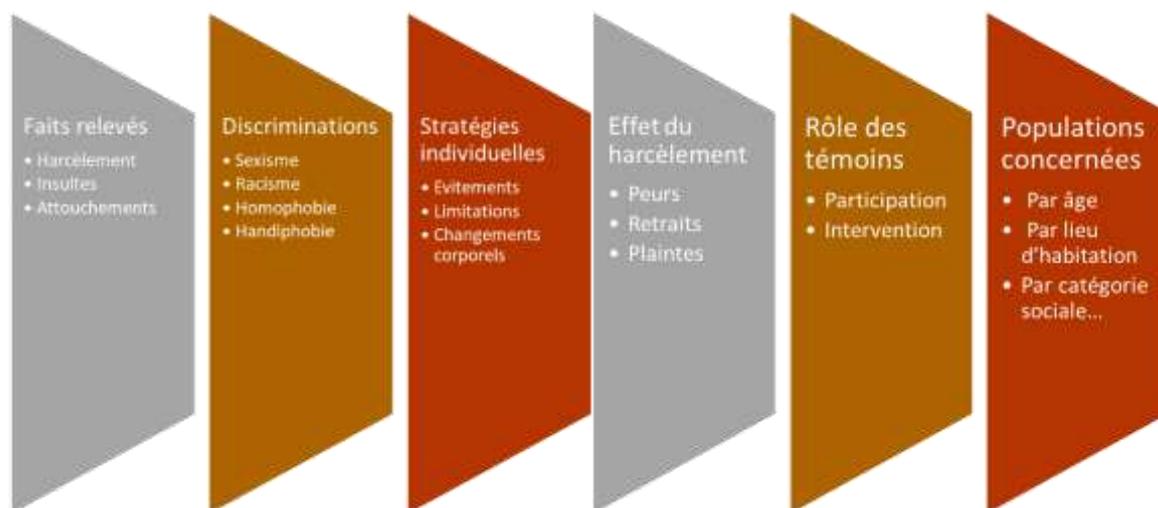
Focus groupes (entretiens collectifs) réalisés auprès des populations discriminées: habitant.e.s des QPV (Soyaux), étudiant.e.s (IUT) et personnes LGBT (centre LGBT –Lesbien Gay Bisexuel et Trans).

20 entretiens réalisés auprès d’habitant.e.s et 6 auprès de conducteurs / trices de bus (entretiens informels lorsqu’ils / elles étaient disponibles).

Des observations sur les 6 lieux (dans Angoulême et hors Angoulême) les plus fréquemment cités dans le questionnaire : Vieil Angoulême, Gare, Coulée verte, Soyaux, La Couronne, Grande-Garenne et le Champ-de-Mars.

Des observations sur les lignes de bus les plus citées dans le questionnaire (lignes 1-4-6).

## DE NOMBREUX ELEMENTS ANALYSES



## UNE ENQUETE COMPARATIVE<sup>1</sup>



<sup>1</sup> A ce stade, la ville de Poitiers compte 1.183 réponses

### 3 – ELEMENTS DE CONTEXTE

#### 710 REPONSES DE FEMMES AU TOTAL

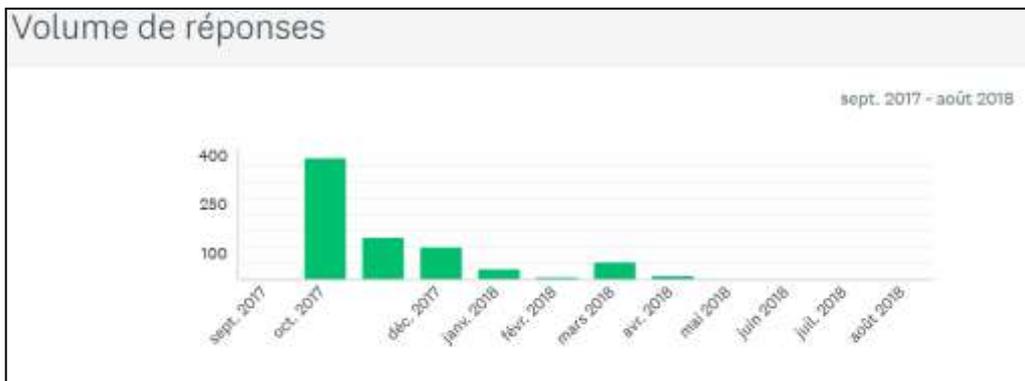
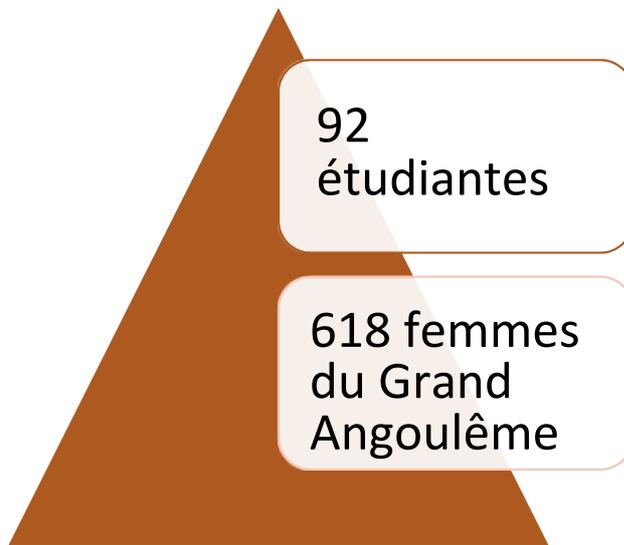
Le nombre de répondantes s'élève à 710 réponses qui ont pu être enregistrées jusqu'en avril 2018.

Pour les 710 femmes ayant répondu, quand enregistre-t-on le plus de réponses ?

Octobre 2017 : 373 réponses

Novembre 2017 : 129 réponses

Décembre 2017 : 100 réponses



### 3.1 Répartition par CSP (Categories Socio-Professionnelles) et âge

| Données 2014                                        | % des habitant.e.s | % des répondantes |
|-----------------------------------------------------|--------------------|-------------------|
| Agriculteurs/rices exploitant.e.s                   | 0,001%             | 0 %               |
| Artisan.e.s, commerçant.e.s, chef.fe.s d'entreprise | 3 %                | 2 %               |
| Cadres et professions intellectuelles supérieures   | 11 %               | 24 %              |
| Professions intermédiaires                          | 31,5 %             | 20 %              |
| Employé.e.s                                         | 45,5 %             | 52 %              |
| Ouvrier.e.s                                         | 9 %                | 2 %               |

Les statuts des enquêtées sont proches des statuts des femmes du (le nom de l'agglo est Grand Angoulême et non Le Grand Angoulême, mais je vous laisse juger de l'utilité de modifier) Grand Angoulême. Deux statuts restent cependant en décalage : les femmes cadres et professions intellectuelles qui sont surreprésentées, et les ouvrières qui sont sous-représentées. L'effet des relais mobilisables par les partenaires de l'étude et le biais d'Internet expliquent pour une grande partie ce différentiel.

| Données 2014 | Age des habitantes d'Angoulême |
|--------------|--------------------------------|
| 15 - 29 ans  | 17 %                           |
| 30 - 44 ans  | 17 %                           |
| 45 - 59 ans  | 20 %                           |
| 60 - 74 ans  | 17 %                           |

| Quel est votre âge (répondantes) | Nb. | %    | âge? |
|----------------------------------|-----|------|------|
| Non réponse                      | 34  | 2%   |      |
| 15-18 ans                        | 25  | 5%   |      |
| 19-25 ans                        | 94  | 17%  |      |
| 26-40 ans                        | 17  | 34%  |      |
|                                  | 9   |      |      |
| 41-60 ans                        | 19  | 37%  |      |
|                                  | 5   |      |      |
| + 60ans                          | 28  | 5%   |      |
| TOTAL OBS.                       | 55  | 100% |      |
|                                  | 5   |      |      |

Quelques points importants:

1- Les 15-18ans représentent moins de 5% de la population du Grand Angoulême, les 19-25% (17%) et les 25-40ans (37% de la population). Elles correspondent à la typologie du lieu, mais sont néanmoins sous-représentées étant donné que les étudiantes représentent chaque fois la moitié de l'échantillon, en raison de leur sur-exposition et du mode de passation.

2- Les femmes de plus de 60ans (25% de la population) sont es plus sous- représentées, mais 5% de cette tranche d'âge, compte tenu du mode de passation, est une proportion satisfaisante.

### 3.2 Répartition par activité

| 720 réponses            | % des habitantes âgées 15-64 ans | % des répondantes |
|-------------------------|----------------------------------|-------------------|
| Actives ayant un emploi | 57%                              | 67 %              |
| Chômeuses               | 12 %                             | 10 %              |
| Retraitées              | 9 %                              | 5%                |
| Etudiantes              | 10 %                             | 18 %              |
| Autres inactives        | 12 %                             | //                |

Les étudiantes ont été plus présentes dans l'enquête (taux de réponse de 18 %) que leur part dans la population du Grand Angoulême. Cette surreprésentation, classique dans ce type d'enquête, s'explique par le fait qu'elles sont notamment plus touchées par les plus victimes également de harcèlement.

Plus d'une femme sur cinq n'a pas répondu à cette question, alors qu'elles sont moins 3% dans les autres enquêtes. Ces non-réponses peuvent revêtir deux réalités : une lassitude en fin de questionnaire, et/ou des catégories ne leur correspondant pas.

Contrairement aux autres enquêtes sur cette question, alors qu'elles sont les plus concernées (en raison de leur âge et de leur mode de vie principalement), les étudiantes représentent moins 12% des répondantes (avec une moyenne de 50% dans toutes les autres villes). Elles investissent également davantage l'espace public dans sa temporalité mais cela s'explique majoritairement du fait que, à l'exception de l'IUT, le pôle universitaire se situe à Poitiers. Les résultats auront donc été ici sous-estimés dans l'exposition aux risques, mais conformes à la sociologie de la ville. Hélas, le nombre trop faible d'ouvrières (6), ne nous permet pas d'effectuer des corrélations entre leurs styles de vie, et les risques encourus.

## 4- AUTOUR DES DEPLACEMENTS DES FEMMES A ANGOULEME

### 4.1 Habitudes de transport

La plupart du temps, vous vous déplacez pour ?

| CHOIX DE RÉPONSES                           | RÉPONSES |     |
|---------------------------------------------|----------|-----|
| ▼ Votre travail                             | 75,04%   | 535 |
| ▼ Vos études ou votre scolarité             | 15,43%   | 110 |
| ▼ Vos achats                                | 48,95%   | 349 |
| ▼ Vos loisirs et activités sportives        | 25,95%   | 185 |
| ▼ Vos démarches de santé ou administratives | 10,10%   | 72  |
| ▼ Des visites à des ami.e.s ou des parents  | 12,20%   | 87  |
| Nombre total de participants : 713          |          |     |

La proportion de salariées (48%) permet de lire la surreprésentation des déplacements pour motif de travail. A contrario, la faible proportion pour raisons liées aux loisirs (25%) nous indique des déplacements parfois contraints et d'autres moins, ce qui aura une influence sur le ressenti inhérent à l'ambiance urbaine.

Quant au vélo, pour les jeunes femmes il est peu usité, mais souvent noté comme problématique :

| Mode de déplacement (720 réponses) | % qui le prennent régulièrement | Répartition des formes de sexisme                        |
|------------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------------------------|
| LE BUS                             | 24 %                            | 12 %                                                     |
| LE TRAIN                           | 11 %                            | 1%                                                       |
| LE VELO                            | 6 %                             | 2 %                                                      |
| LA VOITURE                         | 80 %                            | 9 %                                                      |
| A PIED                             | 48 %                            | 77 % (sur-représentation des actes sexistes dans la rue) |

Les femmes déclarent d'ailleurs ne pas ou plus pratiquer ce mode de transport après un incident.

*"A vélo, deux fois j'ai été embêtée par des groupes d'individus en voiture, arrivant à mon niveau. A chaque fois j'ai répondu, me sentant bien moins vulnérable sur un vélo. La première fois que j'ai répondu, ça les a calmés. La deuxième fois que ça m'est arrivé, ils se sont énervés et ont essayé de me cracher dessus en m'insultant".*

*"Un mec insinue que la selle du vélo nous provoque du plaisir, puis me traite de salope"*

## 4.2 Mode de transport (192réponses)

Quand vous vous déplacez, vous utilisez principalement :

|                           | RÉGULIÈREMENT | PARFOIS       | JAMAIS        | NOMBRE TOTAL DE PARTICIPANTS |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|------------------------------|
| Vous prenez le bus        | 37,02%<br>67  | 41,44%<br>75  | 21,55%<br>39  | 181                          |
| Vous prenez le train      | 15,91%<br>28  | 64,77%<br>114 | 19,32%<br>34  | 176                          |
| Vous prenez le vélo       | 4,00%<br>7    | 21,14%<br>37  | 74,86%<br>131 | 175                          |
| Vous prenez la voiture    | 69,19%<br>128 | 13,51%<br>25  | 17,30%<br>32  | 185                          |
| Vous vous déplacez à pied | 58,66%<br>105 | 38,55%<br>69  | 3,35%<br>6    | 179                          |

## 4.3 Temps hebdomadaire passé dans les transports

| CHOIX DE RÉPONSES                      | RÉPONSES      |
|----------------------------------------|---------------|
| Moins de 30 minutes par jour           | 33,01%<br>235 |
| Entre 30 minutes et une heure par jour | 47,05%<br>335 |
| Plus d'une heure par jour              | 19,94%<br>142 |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>712</b>    |

67% des personnes interrogées passent plus de 30 minutes par jour dans les transports, dont presque 20% plus d'une heure. Compte tenu du taux de répondantes se rendant majoritairement vers le lieu de travail en bus, cela semble cohérent avec l'agglomération.

Dans le bus à Pont-de-Basseau, nous avons discuté avec quelques femmes qui témoignent d'un quotidien de mobilité compliqué. En effet, elles travaillent respectivement 2h et 1h pour faire des ménages sur des sites différents; ce qui les oblige "à faire 45min de transport" pour s'y rendre, comme pour revenir. La question des femmes précaires, ouvrières ou employées, nécessite un regard particulier, comme nous avons pu le constater dans d'autres villes, et une méthode de recrutement autre. En effet,

répondant peu aux questionnaires, nous avons privilégié une approche par focus groupe spécifique (ouvrières et employées) à Bordeaux, car pour se déplacer en ville, encore faut-il y être, y rester, déambuler, choses que ces femmes de catégories sociales moins aisées ne font pas ou peu.

#### 4.4 Horaires de déplacement

| CHOIX DE RÉPONSES                  | RÉPONSES |     |
|------------------------------------|----------|-----|
| Entre 7h et 9h                     | 69,05%   | 493 |
| Entre 9h et 12h                    | 16,25%   | 116 |
| Entre 12h et 14h                   | 5,18%    | 37  |
| Entre 14h et 17h                   | 19,19%   | 137 |
| Entre 17h et 19h                   | 67,65%   | 483 |
| Après 19h                          | 11,76%   | 84  |
| Nombre total de participants : 714 |          |     |

Comme cela était attendu, c'est entre 7-9h du matin et 17-19h du soir que les personnes se déplacent dans le Grand Angoulême. Viennent ensuite les horaires 9-12h et 14-17h. Il s'agit là des mêmes horaires que dans les autres villes, avec un usage de la ville en dehors de ces heures moindre qu'ailleurs.

##### A PROPOS DES HORAIRES DE DEPLACEMENT :

Le faible taux de réponses « après 19h » nous donne une indication sur les espaces, notamment des jeunes filles et femmes, à interroger.

Le faible têt de réponses « avant 7h » nous donne une indication sur les horaires de travail atypiques qui, nous le savons, donnent au sentiment urbain au ressenti urbain ? Des colorations plus négatives que les horaires habituels.

Les activités durant la pause méridienne entraînent peu de ? Déplacements, ce qui nous indique là aussi une temporalité moins importante à analyser. Je crois qu'il faut reformuler cette phrase.

## Quels sont vos horaires de travail ?

|                                     | Nb.cit. | Fréq. |
|-------------------------------------|---------|-------|
| Atypiques (nuit, tôt le matin, 3/8) | 46      | 10%   |
| Classiques                          | 426     | 90%   |
| TOTAL OBS.                          | 472     | 100%  |

Près de 10% des femmes ont des horaires atypiques, ce qui entraîne un taux de contraintes supplémentaires et limite les stratégies en matière de déplacement; ceci est d'ailleurs conforme à ce que l'on a pu constater dans les lignes de bus se rendant à la périphérie, où nombre de femmes se rendent très tôt ou très tard dans les bureaux, commerces, effectuer le nettoyage.

Les rues et transports vides sont fortement anxiogènes, mais également exposent davantage au risque comme l'exprime ce témoignage de cette jeune ouvrière aux horaires tôt le matin :

*"Un matin, je vais au boulot. Sur le chemin, en pleine rue très tôt le matin, je vais pour changer de trottoir, et un homme y est. Il marche vers moi, m'a vue depuis un moment, et commence à sortir son sexe de son pantalon. J'ai fui jusqu'à mon lieu de travail, et je suis allée porter plainte dans la journée. (femme de la périphérie d'Angoulême, 32 ans).*

## 5- SENTIMENTS URBAINS

SUR UNE ECHELLE DE 1 à 10 : LES FEMMES D'ANGOULEME NOTENT LE CLIMAT URBAIN A « 5 »

### 5.1 Les faits relevés

Parmi les expériences et les faits relevés, tous ne sont pas de la même nature. Nous avons donc interrogé les femmes sur ce qu'elles avaient expérimenté en termes d'interpellations sexistes au cours des 12 derniers mois et voici leurs réponses :

| CHOIX DE RÉPONSES                                                             | RÉPONSES      |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Des regards insistants, des sifflements, des bruitages divers...              | 50,00%<br>270 |
| Des contacts physiques non souhaités (mains aux fesses, dans les cheveux).... | 2,04% 11      |
| Des commentaires non désirés sur votre apparence                              | 9,44% 51      |
| Des insultes                                                                  | 5,37% 29      |
| Des vols, des menaces...                                                      | 1,11% 6       |
| De l'exhibitionnisme (masturbation...)                                        | 2,22% 12      |
| Des tentatives de viol, ou un viol                                            | 0,19% 1       |
| Je n'a jamais été confrontée à ces situations                                 | 29,63% 160    |
| <b>TOTAL</b>                                                                  | <b>540</b>    |

*"Je me fais plusieurs fois interpellé, siffler, on me demande mon numéro, des regards insistants ou des commentaires quand je suis en robe, en short... Ils pensent que je suis dispo".*

Ce témoignage montre que la notion de "culture du viol", c'est-à-dire de généralisation et de banalisation de la disponibilité des femmes et des filles est un élément fort, peu importe les temporalités, (même si les craintes nocturnes sont plus importantes) ainsi qu'un élément marqué par l'image de la "fille bien", c'est-à-dire, en creux, celle que l'on respecte.

Le sexisme ordinaire et les agressions à caractère sexuel sont banals, comme l'indique ce témoignage

*"Le plus récent, des sifflements accompagnés de remarques tel que "t'es bonne" "elle sourit elle veut se faire prendre" etc.", jeune fille de 19 ans.*

*"Ils disent "bonjour" si je réponds c'est difficile de s'en défaire et si je ne réponds pas, je suis traitée de salope".*

Du point de vue des effets, la fréquence des agressions et harcèlements sexistes marque l'expérience urbaine et les relations qui s'y déploient du côté d'une insécurité constante mais aussi du côté de stratégies obligatoires face à ce sexisme. Les entretiens réalisés donnent encore une fois une triple indication du phénomène.

Premièrement, ils insistent sur la banalisation des faits, y compris lorsque ces derniers sont bien perçus par les témoins. « Ça arrive tout le temps, c'est pour ça qu'on ne le remarque même plus ! » (Étudiante de 21 ans). Il en découle, deuxièmement, un certain relativisme des victimes du fait même de la quotidienneté. « C'est pas méchant » (Lycéenne de 17ans). Mais ce qui frappe c'est aussi le sentiment d'une impunité des auteurs. « A quoi ça sert que je porte plainte ? Même la police ne nous écoute pas » (Jeune femme de 25ans).

Fatalement, du point de vue des effets, la fréquence des agressions et harcèlements sexistes marque l'expérience urbaine et les relations qui s'y déploient du côté d'une insécurité constante mais aussi du côté de stratégies obligatoires face à ce sexisme. Les entretiens réalisés donnent encore une fois une triple indication du phénomène.

Enfin, si les étudiantes connaissent le plus fort risque de multivictimation, c'est la question du consentement qui apparaît alors. Dans notre enquête, on observe un pic de la fréquence des victimations et du sexisme subi entre 17 et 25 ans : c'est elles qui témoignent le plus. Mais ce sont aussi elles qui sont le plus fréquemment harcelées. La répétition colore les faits d'incivilité et le sentiment de discrimination sexiste d'une certaine banalité. L'événement devient un brouhaha, ce qui blesse ou angoisse est constitutif des déplacements et des interactions du quotidien. Cette interpénétration de l'important (les attouchements, les tentatives de viol) et du banal (les regards insistants) amoindrit considérablement le coût subjectif des écueils relevés : à force de s'y confronter, certaines femmes, et notamment les étudiantes, témoignent simultanément d'une gêne réelle et d'un « allant de soi » sexiste.

Bien évidemment, ceci ne se traduit pas toujours en statu quo : des femmes se faisant siffler dans la rue et refusant de rester chez elles, qui « ne vont pas s'arrêter de vivre pour autant », des femmes voilées qui se font regarder avec insistance mais qui « font comme si elles ne le voyaient pas », des étudiantes qui évitent certains lieux ou « écoutent de la musique » pour se couper des apostrophes sexistes, cela existe.

Enfin, au-delà des formes du sexisme et de l'inaction des témoins, d'autres points attirent notre attention : les lieux évités ou bien ceux dans lesquels le sentiment urbain est le plus dégradé sont, le plus souvent, dans le verbatim, accolé au terme « la nuit ». La question de la temporalité des violences s'en voit donc soulignée : la vie nocturne, si elle est celle des rencontres et des plaisirs, est aussi celle d'une appréhension urbaine par les femmes. Au total, l'une des premières conséquences de ce sexisme est que les femmes, les étudiantes en particulier mais aussi les mineures, doivent « faire avec » et « faire contre » le sexisme, chacune à leur manière.

"J'évite certains lieux la nuit, genre la gare ou bien les endroits où il y a des mecs bourrés qui sont pénibles comme au champ de Mars", jeune femme, 26 ans.

La gare et le soir principalement sont nommés de façon massive dans le questionnaire et dans les témoignages des personnes rencontrées.

"J'ai été frappée sur la tête une fois, devant la gare d'Angoulême, par une femme âgée et débraillée. Il y a un certain nombre de personnes en errance autour de la gare qui peuvent inquiéter". Femme de 33 ans.

Une convergence s'effectue (conducteurs/trices de bus, taxis, habitant.e.s) sur le devant de la gare et avec une temporalité plus précise en contexte nocturne. Nous nous y rendons donc de nuit pour observer ce qui, de jour, n'était pas saillant dans nos premières observations. Les commerces excentrés et les rues autour désertes sont en effet anxiogènes, mais au moment où nous avons effectué nos observations en soirée, nous n'avons pas rencontré de jeunes errants. Nous avons cependant constaté en allant vers la vieille ville des hommes qui regardaient les passantes avec insistance.

## 5.2 Le ressenti des femmes dans les déplacements

| CHOIX DE RÉPONSES | RÉPONSES |            |
|-------------------|----------|------------|
| ▼ Sereine         | 24,77%   | 165        |
| ▼ Détendue        | 35,74%   | 238        |
| ▼ Énervée         | 4,50%    | 30         |
| ▼ Inquiète        | 22,22%   | 148        |
| ▼ Stressée        | 12,76%   | 85         |
| <b>TOTAL</b>      |          | <b>666</b> |

Les femmes ont cependant des avis et des émotions ambivalents. Au total, 61% des femmes se sentent sereines et détendues et 39% énervées, inquiètes et stressées. Ce chiffre relatif à l'ambiance urbaine ressentie comme néfaste est bien moindre que dans la métropole bordelaise (près de la moitié pour Bordeaux), équivalent à celui de Limoges, et nettement supérieur à celui de Poitiers.

### 5.3 Expériences de la discrimination

S'il s'agissait de discriminations, était-ce (211 réponses) :

|                                                   | Pourcentage | Effectif |
|---------------------------------------------------|-------------|----------|
| Du sexisme                                        | 72,41%      | 147      |
| Du racisme                                        | 8,37%       | 17       |
| De l'homophobie / transphobie                     | 3,45%       | 7        |
| Une discrimination à l'encontre de votre handicap | 2,46%       | 5        |
| Une discrimination à l'encontre de votre physique | 13,30%      | 27       |

**L'apparence physique, le racisme et les LGBTphobies sont identifiées après le sexisme.**

Concernant le racisme, il est compliqué de savoir précisément quelle est la part des personnes victimes de racisme. Les statistiques ethniques n'étant pas autorisées, nous ne pouvons que faire l'hypothèse, en comparaison avec des moyennes nationales, que la ville ne comprend pas 20% de minorités ethniques visibles. Comme dans les autres villes, des figures apparaissent particulièrement: les femmes noires et les femmes voilées. C'est ainsi que chez les étudiantes, les chiffres sont les plus flagrants.

*« Je suis considérée comme une "pute" car noire » femme 32 ans.*

Jeune femme voilée se rendant au travail (horaires atypiques) :

*«À 6h du matin j'allais prendre mon bus pour embaucher quand une voiture s'est immobilisée près de moi. Le conducteur m'a dit «sale bougnoule" et a essayé de m'écraser en montant sur le trottoir".*

L'apparence : il faudrait définir ce qu'est l'apparence. Il s'agit dans un premier temps des normes esthétiques et vestimentaires chez les plus jeunes (la mode) ; puis des normes de genre, des normes sexuelles et des normes corporelles chez les adultes. Pour les étudiantes, mais pour les femmes plus généralement, l'apparence est un critère ambivalent : lorsqu'elles sont jugées trop féminines, elles subissent le sexisme, et lorsqu'elles ne sont pas jugées assez féminines, elles subissent d'autres attaques de rejet. A cet égard, la « grossophobie » est un thème qui, récemment apparu, nécessite une attention particulière. Les femmes jugées non désirables sont alors insultées, brimées et stigmatisées.

*"J'entends souvent des trucs du style regarde comme elle est grosse on dirait michelin", femme de 39 ans.*

Concernant les LGBTphobies, si l'on considère que, selon les enquêtes, 5% (Bozon, Bajos, 2006) de la population nationale se considère comme homosexuel.le.s ou transgenre, on peut estimer que la proportion de femmes déclarant des actes homophobes ou transphobes n'est pas aussi massive que dans les autres grandes villes étudiées. Toutefois, dans les entretiens réalisés, cette question semble bien souvent « tue ». Une différence nette se fait alors sentir par rapport aux témoignages de grandes villes comme Bordeaux où les actes homophobes et transphobes sont bien plus renseignés.

*"Avec ma petite amie, une femme nous a insultés en nous disant qu'on était une abomination de la nature", jeune femme de 28 ans.*

Attention toutefois : si ces actes ne sont pas nettement renseignés dans l'espace public, ils peuvent donc stagner du côté des espaces privés !

## 5.4 Transports et temporalités

Quand on demande aux femmes « où » se sont déroulés les faits, c'est-à-dire dans quels modes de transports, c'est très largement la rue puis le bus qui sont pointés du doigt : ceci nous donne une indication non seulement sur les lieux où pourrait s'effectuer la prévention mais également sur les espaces à investiguer pour la suite de cette recherche.

S'il vous est arrivé d'être confrontée au sexisme, où étiez-vous?

| CHOIX DE RÉPONSES | RÉPONSES |            |
|-------------------|----------|------------|
| ▼ Dans le train   | 0,56%    | 2          |
| ▼ Dans le bus     | 11,80%   | 42         |
| ▼ A vélo          | 1,69%    | 6          |
| ▼ Dans la rue     | 76,69%   | 273        |
| ▼ En voiture      | 9,27%    | 33         |
| <b>TOTAL</b>      |          | <b>356</b> |

## Ambiance dans les transports et moment privilégié

| ambiance transports/moment privilégié | Non réponse | Quand il n'y a personne | Quand il y a beaucoup de monde | Quand il y a un peu de monde | TOTAL |
|---------------------------------------|-------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------------|-------|
| <b>Non réponse</b>                    | 65,6%       | 7,0%                    | 0,0%                           | 27,4%                        | 100%  |
| <b>très mauvaise</b>                  | 0,0%        | 46,0%                   | 6,5%                           | 47,5%                        | 100%  |
| <b>mauvaise</b>                       | 0,9%        | 34,8%                   | 2,1%                           | 62,1%                        | 100%  |
| <b>moyenne</b>                        | 0,9%        | 31,9%                   | 1,3%                           | 66,0%                        | 100%  |
| <b>bonne</b>                          | 1,7%        | 21,6%                   | 0,8%                           | 75,9%                        | 100%  |
| <b>très bonne</b>                     | 4,3%        | 19,6%                   | 2,2%                           | 73,9%                        | 100%  |
| <b>TOTAL</b>                          | 7,6%        | 29,5%                   | 2,1%                           | 60,8%                        | 100%  |

La dépendance est très significative, comme le montre le test du chi2 suivant<sup>2</sup> : chi2 = 912,32, ddl = 15, 1-p = >99,99%.

On voit ici très clairement que les femmes se sentent fortement en insécurité lorsque les transports sont désertés, et a contrario lorsqu'il y a beaucoup de monde, pour deux raisons principales : le fait qu'il n'y ait pas de témoin potentiel est très anxiogène pour elles, et lorsque les transports sont bondés, les risques d'attouchements et de frottements sont décuplés. Ceci conforte les résultats énoncés précédemment concernant les horaires atypiques et l'ambiance. L'ambiance dans les transports est fortement corrélée au taux d'occupation. Les lignes évitées sont celles qui ont beaucoup de monde (propices aux frotteurs et attouchements) et celles qui sont vides (également anxiogènes pour les femmes) ; même si les témoins ne réagissent pas nécessairement, leur présence rassure.

### 5.5 Eviter des lieux

| Lieux évités | Nb. Cit. | %   |
|--------------|----------|-----|
| OUI          | 373      | 55  |
| NON          | 306      | 45  |
| TOTAL        | 679      | 100 |

Plus de 55% des personnes interrogées déclarent éviter des lieux; ce pourcentage est très élevé comparé aux autres communes investiguées. Les lieux évités sont presque toujours les mêmes : Champ-de-Mars, la gare, Champ-de-Manoeuvre, Soyaux et Basseau. L'évitement est une seconde conséquence du sexisme dans laquelle la personne se détache sinon de certains lieux, aussi de certains groupes et de certaines activités.

<sup>2</sup> Le Chi2 est un test statistique permettant de mesurer l'écart ou la corrélation entre deux variables.

L'évitement devient progressivement un isolement qui, s'il est parfois une stratégie ponctuelle, peut s'enraciner de façon plus durable. Comparons maintenant avec d'autres villes investiguées :

Pourcentage des lieux évités dans les villes investiguées :

| Lieux évités à :                     | OUI<br>(en moyenne) | NON<br>(en moyenne) |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------|
| <b>Angoulême</b>                     | 55%                 | <b>45%</b>          |
| <b>Limoges</b>                       | 42%                 | <b>58%</b>          |
| <b>Bordeaux</b>                      | 43,6%               | <b>56,4%</b>        |
| <b>Poitiers</b><br>(mesure en cours) | <b>43%</b>          | <b>57%</b>          |

Comment expliquer le différentiel entre les 4 agglomérations ?

Hypothèse #1 : La structure démographique des 4 agglomérations en termes d'âges : Grand Angoulême est plus âgée.

Hypothèse #2 : La topographie du centre d'agglomération avec les effets de pentes pénalise l'accès à certains lieux.

### Lignes évitées

|       | Nb. cit. | %    |
|-------|----------|------|
| Non   | 367      | 76%  |
| Oui   | 110      | 24%  |
| TOTAL | 477      | 100% |

Parmi les lignes évitées, 4 lignes sont mentionnées comme étant à risque pour les femmes, et principalement une : la ligne 6 qui va vers Soyaux. Viennent ensuite les lignes 4 et 1. La ligne 6 est nommée comme étant anxiogène et évitée, sans pour autant être la plus nommée lors d'incidents; le monde dedans y est d'abord fortement pointé.

Une étudiante habitant le vieil Angoulême nous fait part d'une expérience dans les transports qu'elle qualifie de raciste :

*"Un geste (elle mime un geste de mépris) fait par conductrice ligne 6 cheveux très courts. C'est une discrimination raciale quand un chauffeur vous lui dites bonjour et qu'il n'y a pas*

*de réponse et que quand des gens de race blanche montent dans le bus il y a un bonjour. J'en déduis qu'il y a bien discrimination raciale".*

Cette même jeune femme mentionne des actes similaires concernant les contrôleuses.

Les discriminations ne sont pas les seules raisons d'évitement des lieux : l'absence de transport et de communications est aussi mobilisé pour expliquer les écarts à certains lieux.

Notre terrain nous donne à voir ces difficultés d'accès. Notamment dans l'aménagement et les réaffectations de lignes !

Après avoir été à Soyaux pour des focus-groupes et effectué des observations dans les quartiers, nous y avons nettement observé des hommes stagnant autour de la place (bar, boucherie) qui font explicitement écho aux réponses du questionnaire et des focus groupes préalablement réalisés. La ligne 6, très souvent nommée dans le questionnaire comme étant anxiogène du fait de son taux d'occupation, mais également par les conducteurs lors d'évènements relatés tels que des jets de pierres au Champ-de-Manœuvre, a été largement investiguée et empruntée. Un conducteur s'est d'ailleurs confié à nous, soulignant que des agressions physiques et verbales avaient amené ses collègues à parfois ne plus desservir le quartier. Nous avons nous-mêmes assisté à un déroutage de la ligne 6 à la ligne 1, avec un conducteur contraint d'attendre certains passagers. De plus, au niveau du cinéma, une personne en fauteuil a eu besoin de l'aide de trois autres personnes pour descendre. Une autre, le même jour, nous a demandé de l'aide pour poinçonner son ticket. »

## 5.6 Les représentations et les faits ne se superposent pas

**Les Lieux nommés à risque sont les suivants (représentations)<sup>3</sup>**

- ✓ Soyaux 21%
- ✓ Basseau 20%
- ✓ Gare d'Angoulême 20%
- ✓ Champ-de-Mars 18%
- ✓ Vieil Angoulême 10%
- ✓ La Couronne 3%
- ✓ La Coulée verte 3%

---

<sup>3</sup>Nous avons écarté les lieux en-dessous de 5 dans l'effectif relevé.

Ils ne sont pas les mêmes que ceux où des incidents (les faits réels) ont lieu.

### Les lieux incidentogènes

Les lieux où des faits ont été relevés sont les suivants :

- ✓ Vieil Angoulême (vie nocturne) 38%
- ✓ Champ-de-Mars 31%
- ✓ Grande Garenne 10%
- ✓ La Coulée verte 9%
- ✓ La Couronne 6%
- ✓ Girac 3%
- ✓ Ruelle sur Touvre 2%
- ✓ Basseau 1%

Ces éléments nous indiquent aussi une distorsion importante entre l'appréhension des lieux et la réalité.

A Sillac, nous avons une fois bénéficié de deux habitants du quartier qui nous ont véhiculés et parlé du quartier, dont un né à Basseau. Tous deux désiraient montrer une bonne image du quartier mais soulignent qu'il y avait « beaucoup de problèmes avant » et qu'il y en a « encore parfois maintenant » [...] « même s'ils ont rasé des tours ». Nous débutons par Sillac et, de l'avis même d'une habitante que nous croisons, il s'y passe pas grand'chose ce qui interroge sur la distorsion entre ce que les chiffres montrent et ce que les gens vivent, entre les représentations et la réalité observée.

Terrain d'Observation

\* \* \*

Basseau jouit d'une très mauvaise réputation mais l'espace public y est soit rénové, soit en cours de rénovation. Au sein même de ce quartier, l'occupation des lieux est très marquée par une forte présence des femmes autour des jeux et des occupations liés aux jeunes enfants, alors que les hommes que nous croisons fument isolément. Nous reprenons au bus à Pont-de-Basseau et nous échangeons avec quelques femmes qui témoignent d'un quotidien de mobilité compliquée avec des horaires décalés.

Terrain d'Observation.

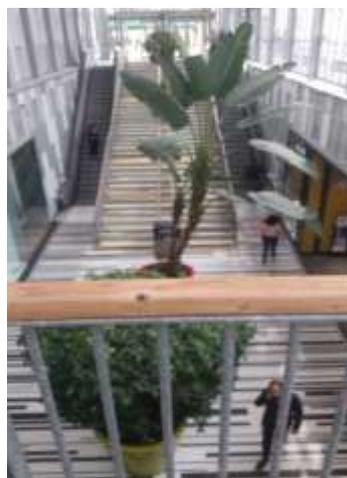


Dans le verbatim, un lieu apparaît massivement: le CHAMP-DE-MARS

La présence d'hommes qui stagnent déplacent les femmes qui évitent ce lieu, vide en son centre et occupé par des hommes en sa périphérie.

*"Là où il y a des attroupements d'hommes seuls et dont on a l'impression qu'ils n'ont pas l'habitude d'avoir des amies filles (ce qui n'est pas le cas de tous les hommes)".*

Ce témoignage d'une jeune femme habitant Angoulême indique la peur principale des femmes dans l'espace public : lorsque des hommes stagnent.



Cette observation d'hommes qui stagnent nous indique que l'aménagement urbain est défavorable aux femmes. Ces dernières ne passant jamais dans des espaces vides, occupés par des hommes, peu traversants (ou inhospitaliers), cette configuration permet, a contrario, une occupation de l'espace uniquement par certains hommes.

A contrario, le Vieil Angoulême, peu mentionné dans les lieux craints, est celui où le taux d'agressions ou de faits relevés est le plus important. De manière ambivalente ou paradoxale, les gens répondent assez spontanément que les alentours de la place des Halles sont vivants et peu sûres la nuit, alcool aidant. Cette observation classique des lieux festifs nous conduit à nous y rendre et à observer à toutes les heures de la journée jusqu'à la nuit tombée. Nous y avons vu des jeunes filles accostées par des hommes, et même des serveurs oppressants en journée. L'une des jeunes filles rencontrées nomme très explicitement la sortie du bar « Le Chat noir » en fin de semaine (et les alentours de la gare), comme lieux fortement anxiogènes pour elles.

Ce lieu festif et convivial, fréquenté par des tranches d'âges diverses en fonction des endroits et des moments de la journée est le plus exposé en raison de deux facteurs majeurs 1-le style de vie (alcool, lieux où l'on stagne...), 2-L'âge des jeunes filles, qui est le plus exposé aux risques. Le tout sur une toile de fond qui reste aussi : des hommes qui stagnent !

A Garenne, nous avons croisé de jeunes hommes qui squattent les halls d'immeubles et empêchent physiquement, mais aussi symboliquement, les gens de passer sous les arches des immeubles. Ces occupations spatiales renvoient à de nombreux témoignages dans le questionnaire.



Enfin, à La Couronne, selon les témoignages et le questionnaire, le centre commercial (Auchan) est particulièrement pointé du doigt par les femmes. Nous nous y rendons entre midi et deux, un mercredi. Dans le centre commercial, dans ses galeries, nous ne croisons que 10 hommes pour un nombre infiniment supérieur de femmes. Nous discutons avec des jeunes et des femmes sur place mais personne ne souligne d'évènement particulier, « sauf parfois quelques jeunes qui traînent ». Ces observations et témoignages nous indiquent une chose bien connue des enquêtes sur les femmes et les espaces de déplacements contraints (Luxembourg, 2017) : les centres commerciaux sont déplaisants pour les femmes alors qu'ils ne sont pas plus propices aux agressions. C'est la notion de contrainte qui est ici à l'œuvre et pèse sur le ressenti.

## 6. DU COTE DES AUTEURS

Il n'y a jamais que les victimes. Comme toujours dans les agressions et les discriminations, il convient de s'interroger sur le rôle et le profil des auteurs. Mais près de la moitié des femmes ne peut identifier les auteurs, principalement pour celles qui sont victimes de multi-harcèlement et ne peuvent désigner un profil type, comme il est difficile de décrire l'auteur pour celles qui vivent le harcèlement comme un brouhaha et ne discernent plus réellement les « émetteurs » de ce dernier. Les auteurs de harcèlement sont majoritairement des piétons et des passagers. Pour autant, des incidents à caractère sexiste et/ou sexuel émanent de personnels des transports que sont les conducteurs et plus rarement les contrôleurs.

### 6.1 Déclarations des répondantes (victimes)

Concernant les auteurs, s'agissait-il plutôt de :

|                        | LE PLUS SOUVENT<br>(1) | PARFOIS<br>(2) | JAMAIS<br>(3) |
|------------------------|------------------------|----------------|---------------|
| Des passager(e)s       | 25,68%<br>66           | 39,69%<br>102  | 32,68%<br>84  |
| Des conducteurs/trices | 9,17%<br>22            | 15,83%<br>38   | 74,17%<br>178 |
| Des contrôleurs/ses    | 0,45%<br>1             | 2,69%<br>6     | 95,96%<br>214 |
| Des piéton(ne)s        | 60,49%<br>196          | 30,86%<br>100  | 8,64%<br>28   |
| Des automobilistes     | 32,26%<br>90           | 48,03%<br>134  | 19,00%<br>53  |

Nous avons aussi demandé aux femmes victimes de violences, de harcèlement ou de discriminations si elles étaient en capacité d'identifier, selon des tranches larges, l'âge des auteurs. Voici leurs réponses:

## Quel âge avaient-ils ?

| CHOIX DE RÉPONSES  | RÉPONSES   |
|--------------------|------------|
| Moins de 18 ans    | 3,90% 13   |
| Entre 18 et 25 ans | 38,74% 129 |
| entre 25 et 40 ans | 41,44% 138 |
| Entre 40 et 60 ans | 15,32% 51  |
| Plus de 60 ans     | 0,60% 2    |
| <b>TOTAL</b>       | <b>333</b> |

*"Chaque situation est différente, les auteurs de ces actes peuvent avoir la cinquantaine, comme être des jeunes adolescents. Des sifflements, des rires, des "bisous en l'air" de la part d'inconnus chaque fois", employée, 35 ans.*

## 6.2 Les trois grandes typologies rencontrées :

- Un auteur plutôt jeune, bruyant, en groupe, qui se rend peu compte des effets produits par son comportement auprès des femmes.
- Un auteur de 40 ans et plus agissant seul, de manière stratégique et intentionnelle de sorte de passer à l'acte sans attirer l'attention. Ce sont les exhibitionnistes, les frotteurs....
- Les auteurs profitant d'un abus de pouvoir (théorie des opportunités) tels que les conducteurs et les contrôleurs, ou des personnes représentant l'institution. *"Des employés municipaux qui travaillaient et m'ont interpellée parce que j'étais en robe"(étudiante, 21 ans.)*

### **Les frotteurs :**

Cette typologie d'agresseurs agit seul et discrètement, et de préférence dans les bus bondés comme en témoigne cette jeune femme employée :

*" En bus l'homme se lèche les lèvres et se caresse sa zone génitale en vous regardant, ou profite de la proximité dans le bus pour vous mettre la main avec insistance sur le corps et sur la partie postérieure de notre intimité, ou glisse la main sur la poitrine comme si de rien n'était !!! et comme vous êtes collée, prise au piège, vous pouvez rien faire! Je préfère marcher que prendre la ligne 6, car c'est tout le temps! "*

*" Un homme m'a mis la main sur la cuisse à plusieurs reprises il m'a touché la veste effleuré les seins et m'a coincé je ne pouvais pas bouger. J'ai été obligée de pousser tout le monde et sortir en courant. Quand je suis sortie du bus, j'avais du sperme sur le côté de la jupe. Ça m'a dégoutée. Depuis je ne monte plus dans le bus quand y'a du monde", jeune femme sans emploi.*

### **Concernant les voyeuristes et les exhibitionnistes, notre enquête nous a amenés à la Coulée Verte**

Un taxi nous emmène à la Coulée verte en fin d'après-midi. Nous n'y croisons pas grand monde. Pourtant ce lieu est fortement pointé du doigt dans le questionnaire sans nous ne puissions savoir précisément où. Nous rencontrons quelques personnes qui témoignent de plusieurs choses. La première, une jeune fille, nous déclare ne pas courir seule ou lorsqu'il fait nuit. La seconde, un homme de la 40aine, témoigne qu'avec une amie, il avait plusieurs fois vu des hommes « rôder » autour du lac, dans une visée clairement voyeuriste et/ou exhibitionniste.



D'après des témoignages d'étudiantes, cela se sait. En journée, si rien n'apparaît comme anxiogène, tout concorde à croire que la nuit et autour du lac, des hommes sont perçus comme menaçants, avec un profil d'auteurs correspondants à celui des voyeuristes et des exhibitionnistes ».

Le verbatim du questionnaire tend à conforter cette intuition :

*"Un homme s'est assis à quelques mètres de moi sur la plage de la coulée verte et s'est masturbé en me regardant», jeune femme employée.*

*"J'ai décrit plus haut la plus impressionnante, il y a eu une après-midi au plan d'eau de la coulée verte une rencontre inattendue avec un homme qui me suivait en racontant n'importe quoi et il ne comprenait pas pourquoi j'allais plus vite".*

La notion d'impunité est centrale pour comprendre ces agissements. La répétition des faits colore également les actes sexistes d'une moindre importance, d'une forme de banalité. Le geste et les mots violentants, pour les auteurs comme parfois pour les victimes, se mêlent au brouhaha de la ville et finissent par perdre en gravité. Pour les quelques auteurs rencontrés, il est à noter que le challenge qui consiste à draguer, attirer, provoquer une femme reste très présent dans les représentations et les motifs de l'action. La triangulation « victime-auteur-témoin » renseigne enfin sur la place des témoins qui, comme le montre le chapitre ci-contre, sont mus par un immobilisme fort. La vue d'un acte sexiste ne provoque aucune réaction pour plus de 88 % d'entre eux (du point de vue des victimes), à Angoulême comme ailleurs et, lorsque les victimes mentionnent une réaction de l'entourage, c'est en participant de surcroît au sexisme à travers des ricanements, notamment ou lorsque les agressions sont de type paroxystique nécessitant alors une intervention, c'est-à-dire lors de violences physiques spectaculaires.

## 7. DU COTE DES VICTIMES

Dans tout acte de violence, il y a un fait, des personnes et un contexte. Encore une fois, pour le même acte, l'intensité et le trauma pour la victime ne sera pas le même en fonction du nombre d'auteurs, mais aussi et surtout selon l'isolement ou non de la personne. D'ailleurs, à presque 89% dans les actes marquants relevés, la victime était seule. C'est aussi pour cela que les jeunes femmes, dans leurs stratégies exprimées, plébiscitent en premier lieu le fait de se déplacer avec une, voire plusieurs ami.e.s.

- ⇒ Les victimes étaient très souvent seules (+ de 88%) : plus que dans les autres villes !
- ⇒ 25% des victimes ont ressenti de la peur, 6% de la honte, 12% de la gêne, 52% de l'agacement
- ⇒ 3% se sentent coupables, 2% se sentent indifférentes...
- ⇒ Les victimes éprouvent 3 types de coupures suite à ces événements

### 7.1 Des coupures subies et stratégiques

Coupures géographiques :

éviter des lieux, éviter des moments de la journée

Coupures sensorielles :

éviter des regards, mettre de la musique, téléphoner

Coupures relationnelles :

ne pas parler aux gens, éviter les attroupements

La moitié des femmes interrogées ne peuvent exprimer leur ressenti face aux agressions tant leur sidération est grande et que cette oppression quotidienne les empêche de nommer clairement leurs émotions diffuses. Dans leurs réponses, une proportion équivalente oscille entre la peur, la gêne, la culpabilité et la colère, l'agacement. En d'autres termes, parmi les répondantes, une femme sur deux ne se résigne pas et proteste, tandis que les autres ont peur. Mais les interpellations sont tellement fréquentes, qu'elles finissent par être banalisées.

"Plus généralement je subissais beaucoup d'insultes (« hey la blonde », « s\*\*\* », « il faut arrêter la gym et commencer à travailler le cerveau », etc.) Oriane, 24 ans.

## 7.2 Ressenti des femmes après l'incident

| Qu'avez-vous ressenti ? | Fréq. |
|-------------------------|-------|
| Culpabilité             | 1%    |
| Honte                   | 4%    |
| De l'agacement, colère  | 53%   |
| De l'indifférence       | 5%    |
| De la gêne              | 12%   |
| De la peur              | 25%   |
| <b>TOTAL OBS.</b>       |       |

Les jeunes femmes adoptent des stratégies, anticipent leur comportement en fonction des agressions comme le montre ce témoignage :

*" Etant régulièrement apostrophée dans la rue, ce qui me marque le plus est ma stratégie d'adaptation : au lieu de remettre en place ces personnes, j'ai adopté une technique efficace du "je reste zen et souriante et je réponds que non, je ne donnerais pas mon numéro et qu'en me posant la question, on accepte que j'ai le droit de dire non". Technique efficace mais trop respectueuse de l'outrage subi. Quand la situation est plus choquante (masturbation dans le train), je suis restée de marbre, puis j'ai changé de voiture (j'étais seule ou presque dans la rame). J'aurais dû appeler un contrôleur, je ne l'ai pas fait. Par honte, je crois. Laquelle ? Je ne sais pas", étudiante habitant à Angoulême.*

Le fait de « demander de l'aide » reste marginal. Seules moins de 5% des femmes « en parlent », le plus souvent à des proches. A ce stade, nous pouvons d'ailleurs souligner le rôle des réseaux sociaux et de leur place prépondérante dans les outils d'entraides auprès des plus jeunes notamment. Ce chiffre est étonnamment bas car, survenant après les événements de la rentrée 2017, ce chiffre est 2 fois inférieur aux autres villes. Ceci est certainement dû au faible nombre d'étudiantes qui, elles, dénoncent massivement ce phénomène. Nous pouvons interroger le non-recours aux associations et structures dédiées, qui en principe est supérieur aux plaintes auprès de la police ou gendarmerie.

### 7.3 La rue et la nuit comme théâtre du sexisme et des craintes

|                                                                                                       | BORDEAUX      | LIMOGES      | POITIERS       | ANGOULEME      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------|----------------|----------------|
| Pourcentage de moins de 25 ans<br>(ayant été agressées)                                               | 65 %<br>(98%) | 64 %         | 44%<br>(89%)   | 25 %<br>(85%)  |
| Pourcentage de femmes ayant peur principalement la nuit<br>(part des évènements se déroulant la nuit) | 64 %<br>(18%) | 70%<br>(12%) | 73 %<br>(13 %) | 72 %<br>(10 %) |

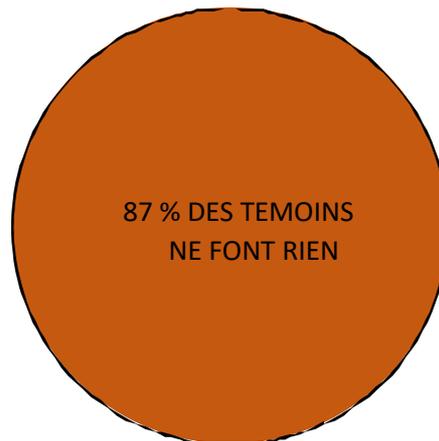
A bien observer les représentations de la ville de nuit, force est de constater que nous n'avons guère le choix. La nuit de Victor Hugo « Tout ce qui vit, existe ou pense, Regarde avec anxiété S'avancer ce sombre silence » ou l'amour de Lamartine dans « L'hymne à la nuit » (L'aurore t'admire, Le jour te respire, La nuit te soupire) nous font constamment osciller entre peurs et plaisirs, peines et loisirs. Un phénomène d'attraction-répulsion dans lequel la nuit est porteuse d'ambivalences puissantes. L'expérience sociale du nocturne s'en fait aujourd'hui l'écho, tout particulièrement chez des publics en proie aux harcèlements et aux discriminations, comme pour c'est le cas des femmes. La nuit, nouvelle frontière du droit à la ville (Lefevre, 1968) théâtre du harcèlement de rue, notamment chez les premières victimes : les étudiantes... Toutefois, toujours situé entre craintes et loisirs, plaisirs et sécurité, la nuit est souvent ressentie comme un instant ambigu par les habitant.e.s et les aménageurs/ses (Gwiazdzinski 2014, 2003). Pour le dire à la manière de Sylvain Bertin et Paquette : « Paysage urbain et paysage nocturne questionnent le regard, un regard qui se tourne vers l'intérieur, vers l'observateur et la manière dont il est affecté par le monde extérieur » (2015).

Dans nos enquêtes, quel que soit le lieu, le sentiment d'insécurité est davantage ressenti la nuit, par les femmes en particulier. « La nuit n'est pas un objet devant moi, elle m'enveloppe, elle pénètre par tous mes sens, elle suffoque mes souvenirs, elle efface presque mon identité personnelle » écrit Merleau-Ponty (1945). Cet élément qualitatif est à analyser non en raison d'un danger réel qui augmenterait au coucher du soleil, mais selon des représentations sociales du nocturne. L'affaiblissement des flux de population dans certains lieux et l'accumulation d'échanges dans d'autres polarisent les émotions.

Ainsi, ce n'est pas le manque de lumière qui, seul, augmente le sentiment d'insécurité des femmes lors de leurs déplacements nocturnes, mais plus vraisemblablement la dimension sociale de la nuit. Si la nuit n'est pas pensée comme une extension du domaine du jour (de l'activité, de la visibilité, etc.), la « diurnisation » de certains espaces (places, boîtes) et de certaines temporalités (horaires de travail atypiques) inscrivent la nuit comme un défi, pour les aménageurs/ses, mais également pour les habitant.e.s. Plus encore, la nuit représente souvent un risque significatif qui évoque tous les dangers, le moment de la journée où une femme ne devrait pas se retrouver au dehors, seule. Les femmes et les hommes ne sont donc, symboliquement, pas autorisés de la même façon à arpenter la ville de nuit. Les témoignages sont sans appel : la nuit apparaît inlassablement comme critère principal du sentiment d'insécurité, associé à quelques autres phénomènes (non sans lien avec la nuit par ailleurs) comme la présence d'hommes qui stagnent ou d'espaces reculés, ne disposant pas de visibilité.

## 8. DU COTE DES TEMOINS : QUELLES REACTIONS ?

Disons-le tout net : près de 87% des témoins, comme dans nos précédentes enquêtes, ne réagissent pas.



Dans plus de 50% des cas il y avait des témoins

=> Dans plus de 20 % des cas ils étaient plus de 10

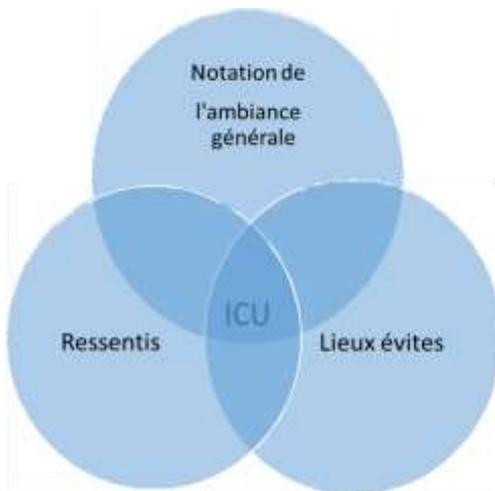
=> 87% des témoins d'agression, d'interpellations etc... **ne font rien !**

| CHOIX DE RÉPONSES            | RÉPONSES |            |
|------------------------------|----------|------------|
| ▼ Aucune                     | 87,20%   | 184        |
| ▼ Assistance verbale         | 6,16%    | 13         |
| ▼ Assistance physique        | 0,47%    | 1          |
| ▼ Appel au secours           | 1,42%    | 3          |
| ▼ Ricanements                | 4,74%    | 10         |
| ▼ Participation à l'incident | 0,00%    | 0          |
| <b>TOTAL</b>                 |          | <b>211</b> |

*"Dans les transports en commun, ce qui est frappant est le manque de réaction des autres passagers, on ne sent pas protégée par la présence des autres. Car ils font rien! j'ai été agressée dans le bus en rentrant. Tout le monde entendait et tournait la tête. J'ai été obligée de descendre et rentrer à pied. Tout le monde entendait et personne ne bougeait."*  
Jeune femme de 24 ans.

## 9. QU'EST-CE QUI INFLUENCE LE BIEN-ETRE EN VILLE ?

Pour mesurer l'Indice de Climat Urbain (I.C.U.), nous avons croisé les indicateurs suivants : 1- note de l'ambiance générale, 2-ressenti de la personne, 3-lieux évités. Cet indice créé pour l'étude, permet de mesurer le ressenti général des femmes face à l'espace public.



Pour mesurer le « bien-être » en ville nous croisons trois types de données. Cet Indice de Climat Urbain est ensuite transformé en une note oscillant allant de 0 (très mauvais) à 10 (très bon).

La moyenne des résultats se situant autour de 5, tout changement de ? cette est un indice de l'amélioration ou de la dégradation du climat urbain pour les femmes.

Les personnes interrogées trouvent l'ambiance urbaine plutôt bonne : la moyenne se stabilise aux alentours de 5, et les réponses « très mauvaises » ou « mauvaises » ne sont pas surreprésentées. Au total, 61% des femmes se sentent sereines et détendues et 39% énervées, inquiètes et stressées. Ce qui est conforme aux résultats attendus et constatés lors des précédentes enquêtes, et en-dessous de Poitiers. *L'ambiance dans les transports est fortement corrélée au taux d'occupation. Les lignes évitées sont celles qui ont beaucoup de monde (propice aux frotteurs et attouchements) et celles qui sont vides (également anxiogènes pour les femmes) ; même si les témoins ne réagissent pas nécessairement, leur présence rassure.*

Je ne sais pas si c'est gênant mais vous avez déjà parlé de ces éléments quelques pages avant...

## L'affluence dans les transports

| (460 réponses)<br>Moment privilégié<br>Ambiance transports | Quand il n'y a personne | Quand il y a beaucoup de monde | Quand il y a un peu de monde | TOTAL |
|------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------------|-------|
| très mauvaise                                              | 46,0 %                  | 6,5%                           | 47,5%                        | 100%  |
| mauvaise                                                   | 34,8%                   | 2,1%                           | 62,1%                        | 100%  |
| moyenne                                                    | 31,9%                   | 1,3%                           | 66,0%                        | 100%  |
| bonne                                                      | 21,6%                   | 0,8%                           | 75,9 %                       | 100%  |
| très bonne                                                 | 19,6%                   | 2,2%                           | 73,9%                        | 100%  |

Dans cette enquête :

Sur 100 femmes qui déclarent l'ambiance dans les transports (tous transports confondus) « très mauvaise », 46% ont surtout ce sentiment lorsqu'il n'y a personne. L'isolement dans les transports est un facteur de mauvaise ambiance ressentie.

Sur 100 femmes qui trouvent l'ambiance dans les transports « très bonne », 75,9% ont plutôt ce sentiment lorsqu'il y a un peu de monde. La présence d'autres personnes dans les transports est un facteur rassurant.

Attention, ces chiffres ne restituent pas toujours les nuances émotionnelles face au « monde »: de quel type de personne s'agit-il ? Dans quel contexte ? Quand la personne est seule, accompagnée ? A quelle heure de la journée ?

## Le mode de transport

| Mode de déplacement<br>(720 réponses)* | % qui ne le prennent jamais | % qui le prennent régulièrement | % des personnes détendues et sereines et ICU = 5/10 |
|----------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------------|
| LE BUS                                 | 43 %                        | 24 %                            | 60 % (ICU = 5/10)                                   |
| LE TRAIN                               | 29 %                        | 11 %                            | 70 % (ICU = 6/10)                                   |
| LE VELO                                | 75 %                        | 6 %                             | 73 % (ICU = 6/10)                                   |
| LA VOITURE                             | 9 %                         | 80 %                            | 57 % (ICU = 5/10)                                   |
| A PIED                                 | 7 %                         | 48 %                            | 62 % (ICU = 6/10)                                   |

Dans cette enquête :

75% des femmes interrogées ne prennent jamais le vélo et 6% le prennent régulièrement. Parmi celles qui le prennent régulièrement, 73% se sentent détendues dans leurs déplacements (62 % en moyenne dans l'enquête) et elles notent leur climat urbain à 6/10 (un peu plus haut que la moyenne de l'étude à 5/2. La moyenne de l'ICU (Indice de Climat Urbain) étant proche de 5, des ICU notés 6 ou 7 par les participantes signalent un climat urbain bien meilleur que la moyenne. Ainsi, le bon ICU des femmes qui prennent le vélo ne concerne *in fine* que très peu de répondantes, les autres ne le prenant pas ou peu, par choix.

Au total, la voiture et le bus sont les modes de transports qui détériorent le plus l'ambiance urbaine pour leurs usagères, ou bien dans lesquels on retrouve des usagères ayant un ressenti urbain détérioré. (Ces deux phrases ne signifient-elles pas la même chose ? ou alors il y a l'objectif et le subjectif ?)

### Le temps passé dans les transports

| Temps passé dans les transports / jour (718 réponses) | Climat urbain | % de femmes sereines et détendues | Évitez-vous des lieux ? |
|-------------------------------------------------------|---------------|-----------------------------------|-------------------------|
| + de 1 heure<br>(143 réponses)                        | 5/10          | 53%                               | 42%                     |
| Moins de 30 minutes<br>(238 réponses)                 | 6/10          | 75%                               | 18%                     |

Dans cette enquête :

Les femmes qui passent plus d'une heure dans les transports (tous transports confondus) chaque jour notent leur climat urbain à 5/10. Elles sont 53 % à se sentir sereines et détendues durant leurs déplacements (moyenne = 62 %) et 42 % évitent régulièrement des lieux (21 % en moyenne).

Les scores des femmes passant moins de 30 minutes par jour dans les transports sont nettement plus positifs.

Plus les femmes se déplacent dans une journée, moins elles sont sereines. Elles évitent aussi massivement des lieux.

### Le motif du déplacement

| Motifs des déplacements (719 réponses)*                        | % de femmes sereines et détendues | ICU  | Lieux évités |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------|--------------|
| Contraints : travail, démarches administratives (722 réponses) | 58 %                              | 5/10 | Oui à 40 %   |
| Non contraints loisirs divers (627 réponses)                   | 69 %                              | 6/10 | Oui à 12 %   |

Dans cette enquête :

58 % des femmes qui se déplacent pour des objectifs contraints (travail, démarches administratives) se sentent sereines et détendues dans les transports (61% en moyenne). Elles notent leur climat urbain à 5/10 et sont 40 % à éviter des lieux lors de leurs déplacements (21% en moyenne).

A l'inverse, les lieux sont très peu évités (12 %) quand les déplacements ont des motifs d'agrément (loisirs, shopping, rencontres...).

La contrainte est un facteur fortement lié à des stratégies d'évitement de lieux et à des sentiments de tensions.

### Les caractéristiques socio-démographiques

|                                | ICU    | Sereines et détendues | Lieux évités |
|--------------------------------|--------|-----------------------|--------------|
| Moins de 29 ans (194 réponses) | 6 / 10 | 67 %                  | Oui à 55 %   |
| Plus de 60 ans (43 réponses)   | 5 / 10 | 49 %                  | Oui à 63 %   |

|                                 | ICU    | Sereines et détendues | Lieux évités |
|---------------------------------|--------|-----------------------|--------------|
| Femmes employées (374 réponses) | 5 / 10 | 48 %                  | Oui à 43 %   |
| Femmes cadres (172 réponses)    | 7 / 10 | 76 %                  | Oui à 10 %   |

Dans cette enquête :

Les femmes de moins de 29 ans apprécient le climat urbain positivement, vivent plutôt sereinement leur déplacements mais elles évitent souvent des lieux.

Vous ne faites pas une phrase sur les + de 60 ans ?

Les femmes employées évaluent leur climat urbain à 5/10 et se sentent détendues et sereines dans leurs déplacements à 48 % (moyenne = 62%). Elles sont 43 % à éviter des lieux (moyenne = 21 %).

A l'inverse, les femmes cadres sont plus à l'aise dans leurs déplacements et évitent rarement des lieux.

Les jeunes femmes et les cadres se déplacent plus sereinement que leurs homologues plus âgées et non cadres. J'ai du mal avec cette phrase : les femmes de moins de 29 ans peuvent être cadres ou non, de même que les plus de 60 ans, en gros il peut y avoir des croisements, non ?... Mais les jeunes femmes le font au prix de l'évitement de certains lieux.

## L'expérience du sexisme et des discriminations

|                                           | ICU    | Détendues et sereines dans les déplacements | Lieux évités |
|-------------------------------------------|--------|---------------------------------------------|--------------|
| Il ne m'est rien arrivé<br>(160 réponses) | 7 / 10 | 78 %                                        | Oui à 9%     |
| J'ai subi du sexisme<br>(480 réponses)    | 5 / 10 | 44 %                                        | Oui à 63 %   |

|                                                       | ICU    | Détendues et sereines dans les déplacements | Détendues et sereines avec une fréquence > 5 / 10 |
|-------------------------------------------------------|--------|---------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| J'ai subi des discriminations<br>(161 réponses )      | 4 / 10 | 48 %                                        | 40 %                                              |
| Je n'ai pas subi de discriminations<br>(553 réponses) | 7 / 10 | 76 %                                        | //                                                |

Dans cette enquête :

Les femmes ayant subi des discriminations notent leur climat urbain à 4/10 (un point de moins que la moyenne). Elles sont 48 % à se sentir détendues lors de leurs déplacements (62 % en moyenne) et ce chiffre chute à 40 % lorsque des discriminations ont été subies plus de 5 fois sur les 12 derniers mois. L'espace public/la ville est appréciée d'autant plus négativement que les femmes ont subi des actes agressifs lors de leurs déplacements et qu'ils se sont répétés.

## Conclusion

A travers ces résultats et ces témoignages, on voit se dessiner deux tensions majeures : la première est donc la multivictimisation saillante de certaines catégories de femmes et de filles, la seconde est leur capacité à résister et à « faire avec » malgré tout. En effet, en dépit de leur appréhension, elles investissent l'espace public jour et nuit, mais de manière savamment orchestrée. Face au sexisme, les femmes développent des agencements subjectifs, spatiaux et corporels pour « faire avec » et « faire contre » les faits, les craintes, les appréhensions.

Elles résistent donc. L'expérience des femmes dans la ville est émaillée de remarques sexistes, de discriminations et d'agressions en tout genre. Pour autant, face à ce flot d'agressions, elles ne restent jamais complètement passives, adaptent leurs comportements afin d'investir la ville « malgré tout », comme en témoignent les observations que nous avons relevées. Cette étude a été menée après octobre 2017, avec cette prise de conscience massive et internationale.

En guise de conclusion, nous laisserons la parole à cette jeune femme qui résume les points abordés dans ce rapport.

*"En pleine nuit sur l'artère piétonne, un jeune homme m'a menacée de viol avec des mots horribles et a réussi à m'arrêter alors que j'étais à vélo et à me toucher jusqu'à ce que je me dégage et reprenne ma route. Un couple a été témoin et n'a rien fait. Je l'ai revu 6 mois plus tard. J'ai hésité à appeler la police et en même temps je n'avais aucune preuve alors je n'ai pas eu le courage d'affronter tout ça. Aussi, actuellement, la peur du harcèlement la nuit impacte mon travail. Avec les journées qui raccourcissent, j'essaie de rester moins tard pour ne pas avoir à partir seule du travail de nuit dans un quartier peu fréquenté." employée habitant à Soyaux.*

# PRECONISATIONS

## **1- Réduire le sentiment d'insécurité des femmes par des ressources spécifiques**

1.1 Développer des ressources techniques : mettre en place un numéro d'urgence spécifique

1.2 Développer des ressources territoriales : mise en place d'espaces de renseignements.

1.3 Se rapprocher des chambres de commerce et des syndicats pour déployer une méthodologie spécifique aux ouvrières et employées.

## **2- Réduire le sentiment d'insécurité en journée :**

2.1 Développer les marches exploratoires dans certains lieux ciblés par l'enquête tels que le Champ-de- Mars, le centre commercial de Soyaux.

2.2 Désenclaver les espaces anxiogènes ciblés par l'enquête comme le Champ-de- Mars en proposant des animations dans le ? centre afin que les habitantes traversent la place, ou bien des marchés qui attirent des populations périphériques à la ville.

2.3 Travailler à l'aménagement urbain qui pousse les femmes à quitter les trottoirs lors de leurs déplacements.

## **3- Réduire le sentiment d'insécurité la nuit :**

3.1 Investir des espaces ciblés pour lesquels l'éclairage public est jugé on suffisant (vieille ville)

3.2 Renforcer les campagnes de prévention dans les lieux festifs (non seulement contre le tapage nocturne mais aussi contre les sexismes)

3.3 Sensibiliser la police de proximité à ces questions.

## **4- Permettre à toutes les femmes de se réapproprier la ville**

4.1 Revoir la politique tarifaire (bus) afin de mieux l'adapter notamment aux femmes des QPV

4.1 Proposer des cours de vélo et des aides à l'achat. Développer le vélo électrique.

4.3 Promouvoir la sororité des déplacements : tester du covoiturage féminin ou des applications similaires.

4.4 Tester l'arrêt à la demande après 20 heures pour les bus

4.5 S'appuyer sur le tissu associatif pour développer des actions (rédaction de fascicules, concertation, actions sur les lieux à se réapproprier)

4.6 Travailler sur des outils de prévention spécifiques dans les universités, IUT (affiches, flyers, informations numériques)

4.7 Engager une discussion sur la fréquence de certaines lignes trop encombrées (ex : ligne 6)

4.8 Engager une réflexion sur le mobilier urbain afin de favoriser le « droit à s'asseoir » pour tou.te.s

4.9 Engager une réflexion sur la place des ainé.e.s dans la ville et sur leurs difficultés spécifiques de déplacement

## **5 Réduire les risques d'agression**

5.1 Développer des diagnostics et des actions spécifiques à la Coulée Verte pour lutter contre l'exhibitionnisme

5.2 Engager à Soyaux une politique de prévention pour les jeunes devant le hall d'immeuble identifié.

5.3 Développer la sensibilisation : mener des actions de prévention et de sensibilisation auprès des commerçants (bars, restaurants, lieux sportifs) avec les associations dédiées, et en lien avec la DRDFE.

## **6 Une communication en faveur d'une meilleure place des femmes dans la ville**

6.1 Réhabiliter l'image de certains quartiers stigmatisés par des actions d'identification positive en centre ville (mairie, palais de justice...) et en lien avec les habitantes (et les habitants). Ex : afficher des actions (artistiques...) des quartiers stigmatisés, notamment Basseau, à la vue des riverain.e.s

6.2 Communiquer dans les transports et dans la ville sur les actions menées par la ville et ses partenaires

6.3 Développer des communications ciblées lors des journées de lutte contre le racisme ou contre l'homophobie, lors du 8 mars ou lors de la semaine des seniors.

## BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

ALESSANDRIN A., DAGORN J., (2017), « #balancetonporc ou comment les réseaux sociaux nous forcent à devenir témoins » The Conversation, 24 octobre 2017. Lien : <https://theconversation.com/balancetonporc-ou-comment-les-reseaux-sociaux-nous-forcent-a-devenir-temoins-86119>.

ALESSANDRIN A., DAGORN J. (2017), « Femmes et espace public : entre épreuves et résistances. Hommes & libertés, Ligue des droits de l'Homme ». *FEMMES VIOLENCES ET INE-GALITES*, pp.46-49. Lien <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01519493/document>.

ALESSANDRIN A., DAGORN J., CHARAÏ N. (2016), *La ville face aux discriminations*, Les cahiers de la LCD vol.1.

ALESSANDRIN Arnaud, RAIBAUD Yves (2013), *Géographie des homophobies*, Armand Colin.

BALKIN Steven, "Victimization rates, Safety and Fear of Crime", in *Social Problems*, 26 (3), February 1979, p. 343-357

BILHERAN Ariane, *Le Harcèlement moral*, Paris, Armand Colin, 2006

BOZON Michel, BAJOS Nathalie, « Les agressions sexuelles en France : résignation, réprobation, révolte » in *Enquête sur la sexualité en France, 2008, Chiffres Clés 2010, l'égalité entre les femmes et les hommes*.

BROWN Elizabeth et MAILLOCHON Florence, « Espaces de vie et violences envers les femmes », in *Espaces, populations, société*, 2002-3, Questions de genre, p. 309-321.

COENEN Marie-Thérèse, *Corps de Femmes : Sexualité et contrôle social*, Editions De Boeck Université, 2002

DELPHY Christine, MOLINIER Pascale, CLAIR Isabelle et RUI Sandrine, « Genre à la française ? », *Sociologie*, N°3, vol. 3 | 2012.

DI LEONARDO Micaela, "Political economy of street harassment", in *AEGIS: Magazine on ending violence against women*, Summer 1981, p. 51-57.

FORTIER Corinne, « Vulnérabilité, mobilité et ségrégation des femmes dans l'espace public masculin : point de vue comparé (France-Mauritanie-Égypte) », in *Égypte/Monde arabe*, Troisième série, 9 | 2011.

GARDNER C. (1995), *Passing by – Gender and public harassment*, University of California Press.

HCEFH. (2015), *Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun*.

GUENIF-SOUILAMAS Nacira et MACE Eric, *Les féministes et le garçon arabe*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2004.

JASPARD Maryse et al., « Nommer et compter les violences envers les femmes : première enquête nationale en France », in *Population et société*, 364, janvier 2001.

JASPARD Maryse et al., *Les violences envers les femmes en France : une enquête nationale*, Paris, La Documentation française, 2003.

KISSLING E. (1991), « Street Harassment : The language of Sexual Terrorism », *Discourse Society*, vol. 2, n° 4, pp. 451-460

LAGRAVE Rose-Marie, « Controverses : femmes et violence. Conflits de positions, conflits d'interprétation », in *Le Mouvement social*, 189, octobre-décembre 1999

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

MASUREL Hervé, *Guide méthodologique des marches exploratoires. Des femmes s'engagent pour la sécurité de leur quartier*, Hors-série Cahiers pratiques, les Editions du CIV, décembre 2012.

MORIN Thomas, JALUZOT Laurence, PICARD Sébastien, *Femmes et Hommes face à la violence*, INSEE Première, n°1473, novembre 2013.

VAN PUymbroeck Laura, *Le phénomène du harcèlement de rue – Situation des étudiantes de la ville de Bordeaux*, IUT Michel de Montaigne, Université Bordeaux 3, 2013- 2014.

VENTRE André-Michel, SOULLEZ Christophe, *Atteintes personnelles et opinions sur la sécurité déclarées par les hommes et les femmes interrogés lors des enquêtes « Cadre de vie et sécurité » INSEE – ONDRP, Synthèse et références - n°1*, 2013.

VOURC'H Catherine, *Sécu.Cités Femmes. L'approche différenciée par sexe est-elle pertinente en matière de sécurité urbaine ? Actes du colloque de Francfort*, Paris, Forum européen pour la sécurité urbaine, 2000.

WIEVIORKA Michel, « Le sociologue et l'insécurité », in *Sociologie du travail*, 44 (4), Editions scientifiques et médicales, Elsevier SAS, Paris, 2002.

ZEILINGER Irène, *Non c'est Non. Petit manuel d'autodéfense à l'usage des femmes qui en ont marre de se faire emmerder sans rien dire*, Editions La Découverte, Paris, 2008.



# Annexes

## Méthodologie

Pour cette recherche nous avons opté pour une méthodologie en cinq temps

Le premier temps de l'étude a été alloué à un recensement des données disponibles dans la métropole en termes de déplacements, tant du côté des services que du côté des universités ayant travaillé sur cette question. Cette dynamique sous forme d'état des lieux a pris appui sur les savoirs nationaux et internationaux.

Analyse documentaire : cette première étape permet de mener une étude de traces des documents existants (études recensées, chartes...) préalables à la mise en œuvre de l'étude.

Un deuxième temps à la conception des outils méthodologiques :

### 1<sup>ère</sup> phase

#### Lancement de l'étude

#### ○ Encodage

- ✓ Elaboration et encodage du questionnaire : le questionnaire a été encodé sous le logiciel Sphinx IQ. Ce logiciel permet des opérations statistiques notamment en croisant des variables, en construisant des tableaux de contingence (Khi2), et en repérant des effets de corrélation.
- ✓ La validation du questionnaire s'est effectuée à partir d'un pré-test mené auprès de femmes en dehors du territoire concerné. Ce pré-test a permis, après ajustement, l'élaboration définitive du questionnaire.

### 2<sup>ème</sup> phase

#### Création de l'outil méthodologique

#### ○ Les entretiens:

- ✓ Entretiens individuels formels et informels.
- ✓ Focus-groupes avec les femmes volontaires, sous forme d'entretiens collectifs autour de leur expérience des discriminations. Pour ce faire, une grille d'entretien semi-directif a été élaborée en amont. Cette méthode a permis également de percevoir ou non des mécanismes de harcèlement sexiste.
- ✓ Les entretiens, périphériques à cette étude, permettent d'apporter des données supplémentaires à celles du questionnaire, qui reste un outil central pour approcher les femmes qui ne prennent pas les transports. en commun ?

#### Encodage

- Trois méthodes complémentaires
  - ✓ Focus-groupes et entretiens
  - ✓ Questionnaires
  - ✓ Observations
  
- Le questionnaire
  - ✓ Tris à plats
  - ✓ Tris croisés
  - ✓ Analyse du verbatim
  
- Les entretiens
  - ✓ Analyse des données qualitatives
  
- Les observations
  - ✓ Relecture des carnets de terrain
  - ✓ Choix des illustrations

Une triple méthode d'enquête a donc été élaborée, de l'analyse du récit à l'observation et à la quantification de l'action.

*Des focus groupes thématiques : ce que les gens disent qu'ils font*

*Des observations : ce que les gens font*

*Des questionnaires: quantifier les (non) pratiques de déplacement*

## Focus-groupe Soyaux

- **Animation** : Arnaud et Johanna
- 10 femmes en recherche d'emploi (9 Soyaux et 1 à Magnac)
- 1 animateur Emploi ?
- 1 responsable pôle insertion de quelle structure ou association ?



### 1. Les habitudes de déplacement

Les femmes se déplacent essentiellement pour les courses, les papiers, se rendre dans les agences d'Intérim, à pôle emploi, à l'école...

Elles ne sortent jamais ou rarement du quartier.

Elles prennent le bus, mais c'est très compliqué, notamment concernant les rendez-vous avec Pôle Emploi qui coïncident avec les heures d'école.

De Soyaux, 2 bus sont nécessaires pour s'y rendre.

Le bus coûte entre 1,40 et 1,80€ en fonction des lieux ; ce qui est très cher lorsqu'on n'a pas le temps de se rendre à l'unique bureau de tabac de Soyaux.

Parfois, avec les 3 enfants, on ne se rend pas à la piscine à cause du temps et du prix du bus. Il y a un terrain d'accrobranche dans le secteur, mais on ne s'y rend pas car il n'y a pas de bus pour cela.

Les déplacements se font seules pour les tâches quotidiennes, tandis qu'à 2, il est possible de rester davantage dans l'espace public.

Certaines ne prennent pas de café dans le centre en raison du prix. Chaque euro compte.

Par ailleurs, selon elles, la ville d'Angoulême ne propose pas ou peu d'activités.

Certaines femmes ne sortent jamais avec leur mari, ou uniquement pour faire les courses. Les courses se font la semaine pendant que les enfants sont à l'école.

Ainsi, les sorties ne se font jamais la semaine, uniquement le week-end, et presque jamais en fin de journée.

## 2. L'ambiance

L'ambiance n'est pas mauvaise, mais il n'y a pas ou peu d'équipement à Soyaux. Il y a des espaces, mais ils ne sont pas ou guère aménagés.

Le centre social a été délocalisé et les jeunes adultes qui trafiquaient ont été évacués.

Il y a des lieux comme le numéro 24, Blum qui est squatté par des jeunes délinquants.

Il n'y a qu'une poste à Soyaux et elle n'est ouverte que le matin.

*« Il y a des hommes qui stagnent près de la place, et nous ne pouvons pas passer devant. C'est gênant pour nous ! »*. Deux personnes y vont quand même mais sans regarder.

Trois autres femmes n'y vont pas de peur de la rumeur et des médisances associées. *« Il y a des caméras, et le soir, le film sort »*, alors qu'à Bordeaux, je pourrais boire un café car on ne me verrait pas, déclare une participante avec humour.

Le contrôle social est important. Aucune ne s'autorise à flâner.

Une seule femme sortait en fin de journée avec ses enfants et son mari, mais plus maintenant.

Pour sortir, pour circuler, les femmes doivent nécessairement avoir une raison, et non les hommes.



### **Le harcèlement dans l'espace public**

Elles ne sont pas interpellées dans l'espace public, mais expriment majoritairement de la peur pour leurs filles.

La responsable, elle, était facilement abordée en venant ici. Au bout de 4 ans, l'imam lui a proposé son fils en mariage. Lorsque je me suis mariée et que j'ai eu un enfant, je n'ai plus été interpellée.

### **La question du voile**

Il est impossible de trouver un stage avec le foulard. Les discriminations sont importantes concernant les femmes voilées. Elles témoignent également de regards insistants et inhospitaliers concernant leur voile.

### **L'aménagement du territoire**

Certains espaces sont dangereux (vers le collège), avec une route trop étroite et périlleuse pour les enfants qui circulent. Les habitantes voudraient sortir du quartier, mais l'accès sans voiture et le prix du bus contraignent les femmes à rester dans le quartier. Les femmes sans enfant en (pour éviter la répétition de *quartier*) sortent plus facilement, mais beaucoup à pied en raison du prix du ticket de bus.



## RESUME DES MARCHES EXPLORATOIRES

### Que sont les marches exploratoires?

La marche exploratoire est un outil simple et efficace, au service de tous les habitants du quartier. Elle permet d'associer les femmes en les rendant actrices de leur propre sécurité et en les aidant à se réapproprier l'espace public. Les marches exploratoires ont été pensées principalement par et pour les femmes, pour déconstruire les stéréotypes de genre tout en construisant des solutions d'intérêt général, dans la mesure où, lorsque les femmes ne sont plus exclues, l'inclusion profite à tous. Si elles peuvent en principe être menées avec d'autres groupes, notamment de personnes âgées, d'enfants ou de jeunes adolescents et adolescentes, il convient de maintenir une perspective de genre afin de ne pas en perdre le sens.

### De quoi s'agit-il ?

Il s'agit d'explorer, avec un petit groupe de femmes (une dizaine au plus), un site particulier pour observer et analyser avec précision les atouts ou les faiblesses de l'espace urbain des quartiers que ces habitantes empruntent quotidiennement. Il est recommandé que le groupe soit représentatif de plusieurs générations car les craintes liées à la sécurité peuvent être différentes selon l'âge. Cette analyse doit se faire à partir d'une grille de lecture sur les critères d'aménagement et de fréquentation susceptibles d'améliorer la sécurité d'un espace public déterminé, notamment la visibilité, la signalisation, l'animation et la présence humaine, l'entretien des lieux, etc.

À partir du diagnostic précis ainsi établi sur le terrain, une réflexion collective et une présentation publique doivent être élaborées pour prendre conscience de la construction sociale des usages des espaces publics. Dans un deuxième temps, une liste de préconisations est élaborée pour proposer des solutions afin de remédier aux éléments vecteurs d'insécurité. Ces recommandations sont ensuite transmises aux décideurs locaux.

Un suivi régulier (comité de suivi, réunions, contacts avec les décideurs locaux...) doit être effectué jusqu'à ce que l'ensemble des demandes soient concrétisées. Cette démarche participative s'inscrit dans la durée et se met en place en plusieurs étapes pour envisager différentes perspectives, ou au contraire y renoncer, et aboutir à des propositions concrètes d'amélioration des sites.

## Comment l'organiser ?

### ✓ La préparation de la marche

- Recueillir l'adhésion des habitantes du quartier volontaires ou, de préférence, d'organisations existantes pour effectuer des marches exploratoires autour des problèmes rencontrés. Le dispositif pourra être proposé par exemple à l'occasion d'une réunion de quartier ou d'une rencontre avec des associations constituées.
- Choisir le site à explorer ou l'itinéraire en tenant compte de l'avis des habitantes concernées, de sa superficie (plus le site est petit et bien ciblé, plus la marche exploratoire sera simple et efficace).
- Constituer un groupe d'enquête de dix personnes au maximum, représentatif du quartier.
- Désigner une personne pour diriger le groupe sur les lieux et animer l'exploration du site.
- Prévoir d'inviter un ou des acteurs de terrain dans les étapes ultérieures, de façon à partager les constats et aider à l'application des recommandations.

### ✓ 3 étapes principales

**1ère rencontre :** Cette 1ère phase d'échanges sera l'occasion de laisser les participantes s'exprimer sur leur perception de la sécurité dans leur quartier et les manifestations du sentiment d'insécurité, notamment lors de leurs déplacements habituels. Lors de la préparation de la marche (notamment quelques heures avant le début de celle-ci), il peut être pertinent de réaliser un exercice de cartographie sociale avec les membres du groupe. Celui-ci consiste à demander à chaque participante de localiser, sur un plan détaillé du quartier, son lieu de résidence ainsi que les endroits qui lui procurent un sentiment d'insécurité ou qui ont

été le théâtre d'incidents ou de violences, constituant des délits ou non. Cet exercice permettra alors de cibler le trajet de la marche le plus en

adéquation avec les réalités vécues par les membres du groupe. C'est un moment d'échange important.

**2e rencontre** : la marche proprement dite (cf détail en encadré)

**3e rencontre et suivantes** : restitution en groupe des fiches réalisées, analyse et synthèse des constatations effectuées sur le terrain, discussion sur les stratégies de déconstruction des violences et des stéréotypes. Préparation d'une activité de mise sur la place publique des constats et des propositions d'amélioration de la sécurité dans le quartier. Programmation de nouvelles marches pour améliorer les constats et propositions ou élargir la participation.

#### ✓ **L'élaboration du diagnostic et des solutions envisageables**

- Établir la synthèse à partir des observations effectuées en indiquant toutes les anomalies constatées, en y joignant les supports photographiques nécessaires et en s'assurant qu'elle exprime bien la vision du groupe.
- Identifier les solutions d'amélioration du site à partir des dysfonctionnements constatés ou de l'occupation par un seul sexe (ou catégorie de population) et faire des propositions réalistes, profitables à tous et susceptibles d'être mises en œuvre rapidement.
- Formaliser par écrit les éléments de ce diagnostic à remettre aux partenaires impliqués lors de la présentation des solutions préconisées par les participantes.
- Prioriser les préconisations et insister sur la nécessité d'enclencher rapidement une intervention ou une concertation lorsqu'un problème spécifique a été détecté.
- À ce stade, les participantes pourront être accompagnées des services locaux en charge de ces questions, notamment les services de police, de gendarmerie nationale ou la police municipale. En effet, ceux-ci peuvent utilement s'associer à ce dispositif (délégué cohésion police-population local, référent sûreté, policiers ou gendarmes en charge des questions de prévention). Ils peuvent ainsi participer à la restitution des observations de la marche exploratoire, faite par les femmes devant les autorités locales décisionnelles. Ce partenariat est de nature à apporter des réponses aux problématiques exposées par ces femmes.

#### ✓ **La présentation des préconisations aux décideurs locaux**

- Associer les décideurs locaux dès le début du dispositif afin d'obtenir le soutien nécessaire à l'impulsion et la réalisation de l'action menée. Le rapport leur sera présenté directement. Une

présentation publique ouverte, de type forum ou réunion publique, par les participantes elles-mêmes, devra être organisée.

- Désigner une ou plusieurs porte-paroles qui remettront le rapport aux personnes concernées et exposeront la situation ainsi que les solutions proposées par le groupe. Si un rapport doit impérativement être écrit et illustré, il ne doit pas contribuer à exclure les personnes analphabètes qui se sont portées volontaires pour participer à la marche. Des formes innovantes et créatives d'expression pourront être mises en œuvre.
- Informer les participantes de la marche des suites données, des services concernés, des réactions obtenues et des actions à venir.

#### ✓ **Suivi des aménagements**

- Procéder au suivi des préconisations et de l'avancement des travaux d'aménagement qui seront mis en œuvre, ou des concertations avec d'autres acteurs. L'apprentissage du fonctionnement de la collectivité publique et de la résolution des problèmes ayant une incidence sur la sécurité des femmes est formateur en soit, c'est une autre forme d'appropriation de l'espace public et social.
- Réunir régulièrement les participantes durant le processus d'aménagement pour leur permettre de faire valoir leurs observations sur ce qui a été entrepris.
- Évaluer l'impact des solutions mises en œuvre par les décideurs locaux sur la sécurité des femmes (et des habitants en particulier) et sur la tranquillité publique.

### **Les 4 points à observer lors de la marche exploratoire**

#### **1 - La signalisation (savoir où l'on est et où l'on va)**

La signalisation permet de mieux se repérer dans l'espace urbain et d'obtenir les renseignements essentiels. Elle doit être claire, précise et disposée stratégiquement et de manière suffisamment lisible pour faciliter l'orientation, trouver son chemin ou obtenir de l'aide. Elle peut revêtir différentes formes (panneaux, marquage au sol, signalétiques de couleur, pictogrammes, etc.).

#### **Quelques exemples :**

- panneaux d'arrêt d'autobus avec les horaires de passage
- plan du quartier avec indication des lieux significatifs et des numéros d'urgence

## 2 - La visibilité (voir et être vue)

**L'éclairage** est un élément déterminant de la sécurité car, lorsque son intensité est satisfaisante, il facilite la circulation des personnes en leur permettant de mieux voir les alentours et d'anticiper les difficultés éventuelles.

Un lieu bien éclairé accroît notablement le sentiment de sécurité, favorise sa fréquentation et prévient le vandalisme.

Quelques exemples :

- L'éclairage doit être d'une intensité suffisante pour éviter les zones d'ombre et permettre de voir une personne à une vingtaine de mètres de distance. Il est recommandé, par exemple, un niveau d'éclairage de 22 lux minimum sur la voie publique.
- Les arbres doivent être élagués régulièrement pour laisser passer la lumière.
- Les entrées, les trottoirs et allées piétonnières doivent disposer d'un éclairage satisfaisant

**L'augmentation du champ de vision** constitue également un élément incontournable d'amélioration de la sécurité. Il permet de réduire les obstacles visuels et limite les situations d'isolement des personnes.

Quelques exemples :

- L'utilisation des matériaux transparents doit être favorisée (mur en partie vitrée, rampe d'escalier ajourée...).
- Les couloirs ou les cages d'escalier, dont les murs sont à angle droit, doivent être équipés de miroirs sécurisés d'angle.
- Les lieux susceptibles de servir de repères doivent être sécurisés (éclairages supplémentaires...)

## 3 - L'animation des lieux et la présence humaine (entendre et être entendue)

**La fréquentation appropriée d'un lieu public** peut contribuer à améliorer sa sécurité, dissuader certaines personnes de commettre des actes délictueux ou incivils et permettre d'obtenir de l'aide plus facilement. Cependant, il est souvent difficile de mettre en œuvre les conditions nécessaires à la réalisation de manifestations sportives, culturelles ou récréatives - permanentes ou temporaires - susceptibles de favoriser la réappropriation des espaces urbains délaissés.

Exemple :

- Développer les activités dans les rues, parcs et centres piétonniers (animations diverses, forum d'échanges, lieux de contact intergénérationnels...).

#### 4- L'aménagement d'un lieu et son entretien (se sentir à l'aise dans un environnement rassurant)

La qualité de l'aménagement d'un lieu et son entretien constituent un des critères essentiels pour faciliter sa fréquentation et le rendre moins vulnérable aux dégradations. Par ailleurs, il est souvent judicieux de profiter d'un programme de rénovation du quartier pour intégrer des principes d'aménagement des lieux en tenant compte de la visibilité, de l'accessibilité et de la signalisation.

- Identifier les problèmes de circulation à pied, en vélo, en transport en commun et les conditions d'accessibilité aux handicapé.e.s et aux enfants.
- Déterminer les obstacles aux déplacements.

#### Guide méthodologique des marches exploratoires

- Le secteur exploré

##### 1. Cadre initial

Délimiter le secteur (voir carte ou croquis).

- Quartier
- Résidence. ....
- Îlot. ....
- Lieu-dit. ....

##### 2. Prise de notes

Renseignements utiles :

- Responsable de la marche, numéro de téléphone. ....  
.....
- Nombre de participants, âge, sexe. ....  
.....  
.....  
.....
- Numéros de téléphone de ceux qui remplissent un guide .....  
.....  
.....
- Jour, date, heure du début et de fin de la marche exploratoire. ....  
.....  
.....
- Conditions météorologiques. ....  
.....  
.....

Décrire, en termes concrets et simples, les premières impressions sur le secteur et faire ressortir en quelques mots les aspects positifs et négatifs.

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

▪ **Savoir où l'on est et où l'on va : la signalisation**

**1. Identifier les points de repère pour se situer et s'orienter dans les déplacements, et en établir la liste**

Quelques exemples de panneaux de signalisation :

- arrêts d'autobus, tramway, métro, RER ou SNCF, vélos, taxis, etc.

- parkings
- plans du quartier, de l'îlot ou de la résidence
- centre-ville, quartiers, parcs, squares ou zones de jeux, etc.
- grands axes, autres villes, cours d'eau
- horaires d'ouverture
- sorties de secours
- accessibilité aux personnes handicapées
- passages pompiers
- sorties d'écoles
- passages piétons
- centres de loisirs, commerces, toilettes, cabines téléphoniques, etc.
- plaques nominatives de rues
- édifices publics (mairie, hôpital, établissements scolaires, bureau de Poste, commissariat, caserne de pompiers...)

- Voir et être vu : l'éclairage et les obstacles visuels

### 1. Décrire les impressions générales sur l'éclairage

.....  
.....

.....  
.....

.....  
.....

.....  
.....

.....  
.....

.....  
.....

.....  
.....

.....  
.....

.....  
.....  
.....  
.....

**2. Indiquer si l'éclairage des lieux suivants est présent et adéquat**

S'il ne l'est pas, préciser à partir des constatations (éclairage absent, éteint, insuffisant, masqué, détérioré, éblouissant...) :

- trottoirs, rue, ruelle, allée, sentier ou passage. ....  
.....
- zones de jeux, squares .....  
.....
- halls, entrées d'immeubles, caves et parkings. ....  
.....
- bâtiments publics .....  
.....
- ponts, tunnels .....  
.....
- panneaux de signalisation .....  
.....
- arrêts de bus, stations de métro-RER, quais de gare. ....  
.....
- banques, distributeurs. ....  
.....

**3. Repérer et décrire les obstacles visuels qui empêchent de voir facilement aux alentours ou au loin (buissons, butte, tunnels, étroitesse des rues, etc.)**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....



.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

6. Indiquer les endroits qui sont souvent à éviter, en précisant pourquoi et comment ils sont contournés

et ce qu'on pourrait faire pour que les femmes puissent circuler plus librement à toute heure

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

- Entendre et être entendu : fréquentation, obtenir du secours, convivialité des lieux et lien social

1. Noter la fréquentation de l'endroit : très fréquenté - peu fréquenté - désert

**2. Préciser le type de fréquentation de l'endroit : (peu présents, très présents ou majoritaires) :**

- femmes adultes, âges divers ou tranche précise. ....  
.....
- hommes adultes, âges divers ou tranche précise. ....  
.....
- enfants, garçons et filles. ....  
.....
- adolescents/adolescentes. ....  
.....
- animaux. ....  
.....

**3. Si certaines formes d'occupation des espaces sont source de malaise, ou au contraire de sentiment de sécurité, indiquer leur nature, le lieu et le moment**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**4. Préciser s'il est facile de prévoir pourquoi et à quel moment de la journée et/ou de la soirée l'endroit est :**

- fréquenté. ....  
.....
- désert. ....  
.....

**5. Vérifier si, à l'heure et à l'endroit de la marche exploratoire, un appel à l'aide en cas de problème peut être entendu par quelqu'un. Si oui, indiquer la fonction des personnes susceptibles d'intervenir ou ce qu'il faudrait faire pour leur permettre d'intervenir positivement :**

Commerçants. ....  
.....

Agents municipaux. ....  
.....  
Participants associatifs de centres de loisirs .....  
.....  
Policiers, gardiens d'immeubles. ....  
.....  
Personnel de transports publics. ....  
.....

**6. Repérer les moyens d'urgence à proximité tels que :**

Poste ou commissariat de police. ....  
.....  
Signaux d'alarme à actionner (transport), bornes de secours. ....  
.....  
Cabines téléphoniques, bornes d'appel de gardien, téléphones d'urgence. ....  
..... Interphones d'immeubles. ....  
.....  
Panneaux indiquant où s'adresser en cas d'urgence. ....  
.....

**7. Si la visite d'un bâtiment public ou d'un parc est organisée, ceux-ci bénéficient-ils d'une surveillance humaine adéquate ou d'un système de vidéoprotection ?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....



**1. Qualifier l'entretien du secteur et de son environnement immédiat (excellent, bon, mauvais, très mauvais) et préciser pourquoi**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**2. Identifier et décrire les problèmes de mauvais entretien ou de vandalisme :**

Réverbères cassés .....  
.....  
Bancs détériorés. ....  
.....  
Vitres cassées .....  
.....  
Clôtures brisées .....  
.....  
Cabines publiques vandalisées. ....  
.....  
Escaliers en mauvais état .....  
.....

Toilettes publiques en mauvais état . . . . .  
.....  
Poubelles qui débordent, amoncellement de déchets autour de points de recyclage. . . . .  
.....  
Jeux d'enfants abîmés. . . . .  
.....  
Épaves, voitures brûlées ou vitres brisées. . . . .  
.....  
Jardinières et plantations abîmées . . . . .  
.....  
Haies non taillées. . . . .  
.....  
Images, affiches, slogans, graffitis sexistes, racistes ou homophobes . . . . .  
.....  
Autres actes de vandalisme. . . . .  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

- Aménagement du secteur

**1. Noter les premières impressions sur l'aménagement de cette partie du quartier, ses bâtiments, l'architecture et les équipements dans les espaces publics**

.....  
.....  
.....  
.....



**3. Indiquer si une femme peut attendre quelqu'un, seule et sans inquiétude, à certains endroits du parcours (à préciser) et à différentes heures :**

Le jour. ....  
.....  
A la tombée du jour .....  
.....  
La nuit, par exemple après 22 h .....  
.....

**4. Préciser si une signalisation ou des aménagements supplémentaires devraient être installés pour améliorer le confort et augmenter le sentiment de sécurité des personnes :**

Signalisation pour les piétons .....  
.....  
Aménagement ou panneaux pour les adultes avec poussette .....  
..... Aménagement ou panneaux pour les personnes âgées .....  
.....  
Aménagement ou panneaux pour les personnes handicapées .....  
.....  
Aménagement ou panneaux pour les cyclistes .....  
.....  
Quelques exemples : Panneau d'arrêt, feu de circulation, passage piétonnier, voie cyclable, garages à bicyclettes, rampe d'accès, montée de trottoir adaptée, bouton-poussoir pour l'ouverture automatique des portes, etc.  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

