

# L'espace urbain trop macho

BRUXELLES Une étude sur l'utilisation de l'espace public et des transports en commun

- Le réseau Amazone s'est penché sur la place des femmes au sein de l'espace public.
- Aujourd'hui trop souvent pensé par des hommes. Pour des hommes.

**D**onner de l'espace à l'égalité des genres. Tel est le credo du réseau Amazone qui, en collaboration avec la Région bruxelloise et la Stib, s'est penché sur la place des femmes dans l'espace public. Si la moitié et même un peu plus des utilisateurs sont en fait des utilisatrices, la ville leur accorde-t-elle pour autant toute la place qu'elles méritent ?

Pour le savoir, le réseau Amazone s'est penché sur la littérature internationale en la matière avant de la développer via deux thématiques spécifiques : l'espace public et les transports publics. Deux volets abordés aussi à travers le regard d'habitantes de Saint-Josse, appelées à raconter leur quotidien.

Premier constat, l'espace public est trop souvent pensé par les hommes. « Nous sommes partis du fait que peu de femmes sont impliquées dans la conception de l'espace public, que ce soit en tant qu'architectes ou designers », explique Marleen Teugels, la directrice d'Amazone. Ce qui se ressent dans les réalisations, à Bruxelles notamment. D'où l'importance d'impliquer les femmes dès l'origine des projets. « Cette préoccupation a été relayée lors des tables rondes. Prenons des cas tout simples comme des trottoirs sans pente inclinée ou des parvis qui s'ils ne sont pas plats sont impraticables avec des talons par exemple. » Soulevé, aussi, le manque de toilettes publiques. « La différence est assez impressionnante, alors que les hommes disposent de nombreux urinoirs, les femmes ont beaucoup moins facilement accès aux toilettes dans l'espace public, qui plus est, propres ou équipées de tables à langer. »

L'étude met aussi en avant une situation a priori paradoxale concernant le sentiment d'insécurité. Les hommes se sentent ainsi plus en confiance dans l'espace public alors que, selon les statistiques de la police, ils sont plus souvent victimes d'agressions (62 %) que les femmes (38 %). « Il ne faut pas oublier le concept de l'évitement : des femmes parce qu'elles sont des femmes se sont vu inculquer très tôt le fait de ne pas fréquenter certains endroits le soir, de rester dans des lieux éclairés ou proches de caméras, ce qui peut expliquer cette différence de chiffres. » Un concept

d'évitement sur lequel il faut bien évidemment travailler. « A nouveau, en permettant aux femmes d'aider à la création ou à la rénovation d'espaces publics, le principe d'évitement étant pour partie dû aux infrastructures. On peut améliorer les choses avec un meilleur éclairage ou plus de présence d'agents publics. »

Relevé au rayon des transports publics, le « trip chaining ». « Il apparaît que, contrairement aux hommes qui se rendent d'un point A à un point B, les femmes sont plus nombreuses à passer par différentes étapes durant leurs trajets avec un arrêt dans un com-

merce par exemple. Elles voyagent également moins durant les heures de pointe. Il serait intéressant de proposer des abonnements spécifiques avec une formule adaptée comme un tarif préférentiel en heures creuses. » Autre demande, l'augmentation de la fréquence des transports en commun. « Certaines femmes nous ayant notamment fait part de risques d'attouchements, volontaires ou non, lorsque ceux-ci sont surpeuplés. »

## Pascal Smet sensibilisé

Ces constats et bien d'autres appellent à la réflexion. Pour un mieux vivre en ville pour les femmes. Comme pour les hommes, d'ailleurs. « C'est ce que nous plaçons, si les espaces publics sont mieux adaptés aux femmes, ils seront aussi plus agréables pour les hommes. »

Du côté de la Région, l'étude d'Amazone n'a pas manqué de faire réagir Pascal Smet (SPA), le ministre en charge de la Mobilité. « Les espaces publics et les transports publics doivent être des endroits accessibles à tous et à toutes. Je tiens compte volontairement du "déclat genre" dans ma politique, dit-il. Je vais donc aussi reprendre les conclusions de ces deux études. Avec la Stib et Bruxelles Mobilité, nous regarderons quelles réalisations concrètes sont possibles. » ■

PATRICE LEPRINCE

## LES CAS D'ÉCOLE

### Le bon

Parmi les aménagements propices à l'accueil des femmes, le Marché aux Poulets avec son sol plat et non-glissant. « Une combinaison parfaite d'une apparence historique et du confort », explique l'architecte Livia de Bethune. Salué encore, le square des Ursulines et sa piste de skate entourée de gradins en bois. Même si, côté sport, Livia de Bethune pointe un manque de petits terrains de sports plus pratiqués par les femmes, comme le tennis par exemple.

### Le moins bon

Côté mauvais exemples : la rue Neuve une fois le soir tombé. « Après 19 heures, le quartier n'est plus sûr. » Ou la galerie Ravenstein. « Qui ne compte ni habitations ni animations en soirée. Et différents niveaux qui rendent les déplacements difficiles pour les parents avec de jeunes enfants. »

### De Madou à Madouce

Quatre portraits d'habitantes de Saint-Josse ayant participé aux tables rondes sont exposés dans la station Madou rebaptisée Madouce pour l'occasion.

P.L.E.