

JUILLET 2024

RAPPORT DE RECHERCHE

N° 59

Vers une mobilité active et inclusive en
Wallonie : analyse qualitative des pratiques et
usages de femmes

RÉSUMÉ

Ce projet de recherche, initié par le ministre wallon en charge de la Mobilité et le SPW Mobilité et Infrastructures, s'inscrit dans les plans d'actions Wallonie Cyclable 2030 et Wallonie Piétonne 2030, visant à mieux connaître l'usage du vélo et de la marche au niveau qualitatif. À la demande des commanditaires, une attention particulière a été portée à une approche inclusive, en mettant spécifiquement l'accent sur le point de vue des femmes, afin de progresser vers une mobilité active plus inclusive. Le projet vise à appréhender les dynamiques sous-jacentes aux pratiques, perceptions et obstacles rencontrés par les femmes dans l'utilisation (ou la non-utilisation) de la marche et du vélo, et des infrastructures qui leur sont dédiées.

Sur la base d'un dispositif méthodologique exploratoire et qualitatif, incluant des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo réalisés à Liège, Namur et Gembloux fin 2023, nous avons recueilli les

expériences de femmes et identifié, à travers leurs déclarations, les atouts de et les freins à la pratique de la marche et du vélo, ainsi que les pistes de solutions pour promouvoir ces modes de déplacement actifs par et pour les femmes.

Notre travail de terrain a également mis en évidence de manière transversale des enjeux de genre et, à la lumière d'une revue de la littérature, nous avons mis en perspective les défis particuliers auxquels les femmes sont confrontées en matière de mobilité. *In fine*, ce projet de recherche a révélé que les leviers pour améliorer les conditions de la mobilité active et inciter au transfert modal envers ces modes sont à la fois concrets et matériels, mais aussi socioculturels, réinterrogeant plus fondamentalement les constructions sociales genrées. En outre, les mesures visant à activer ces leviers impliqueraient la collaboration de parties prenantes publiques, privées et associatives, englobant et dépassant le seul domaine de la mobilité.

Valérie BOEMBEKE (IWEPS)
Justine CONTOR (ULiège)
Sophie DAWANCE (ULiège)
Justine GLOESENER (ULiège)

COLOPHON

Auteures : **Valérie Boembeke** (IWEPS)
Justine Contor (ULiège)
Sophie Dawance (ULiège)
Justine Gloesener (ULiège)

Édition : **Évelyne Istace** (IWEPS)

Editeur responsable : **Sébastien Brunet** (IWEPS)

Dépôt légal : D/2024/10158/14

Création graphique : **Deligraph**
<http://deligraph.com>

Reproduction autorisée, sauf à des fins commerciales,
moyennant mention de la source.

IWEPS

Institut wallon de l'évaluation, de la
prospective et de la statistique

Route de Louvain-La-Neuve, 2
5001 BELGRADE - NAMUR

Tel : 081 46 84 11

<http://www.iweps.be>

info@iweps.be

Avant-propos

La réalisation de ce projet de recherche résulte d'une collaboration entre l'IWEPS et quatre opérateurs sélectionnés par marché public : la Faculté d'Architecture de l'Université de Liège, l'ASBL Tous à Pied, l'ASBL Pro Velo et HEC Consulting. Au-delà de la mise en œuvre de l'une des méthodes qualitatives envisagées, l'Université de Liège a été sollicitée pour accompagner l'IWEPS dans la mise en œuvre des différentes étapes du projet.

L'équipe en charge du projet était composée, à l'IWEPS, de Valérie Boembeke (coordinatrice), de Julien Juprelle et de Sile O'Dorchai et, à l'Université de Liège, de Justine Contor (coordinatrice) – docteure en sciences politiques et sociales, de Sophie Dawance – architecte et urbaniste, et de Justine Gloesener – architecte, urbaniste et doctorante. Dans une démarche pédagogique, trois étudiants ont également été mobilisés et ont apporté leur contribution au projet, il s'agit d'Alice Michaux, Gabrielle Jacob et Noé Hiernaux.

Ce rapport a été rédigé par Valérie Boembeke, Justine Contor, Sophie Dawance et Justine Gloesener, avec les contributions ciblées d'Alice Michaux, Gabrielle Jacob et Noé Hiernaux.

Remerciements

Nous tenons à exprimer nos remerciements à toutes les personnes qui ont contribué à l'accomplissement de ce projet.

Tout d'abord, nous remercions chaleureusement toutes les participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires. Leurs témoignages ont été des éléments essentiels pour éclairer et enrichir notre compréhension des enjeux liés à la mobilité active. Leur générosité à partager leurs expériences dans un climat de confiance et de convivialité a grandement facilité notre travail de recherche.

Ensuite, nous remercions vivement les organisations et leurs représentants qui ont pris le temps de relayer notre appel de recrutement de participantes et de mobiliser leurs réseaux. Nous souhaitons adresser nos vifs remerciements aux collaborateurs et collaboratrices du CRA-W, d'Enaip, de la MIRENA, du SPW Mobilité et Infrastructures, de Step Métiers et de l'Université de Liège, pour avoir ouvert leurs portes et facilité l'organisation de *focus groups*, ainsi qu'au groupe d'action féministe La Barbe, pour avoir mobilisé ses membres lors d'une marche exploratoire.

Nos remerciements s'adressent également aux opérateurs ayant été retenus dans le cadre des procédures de marché public, dont les expertises ont été indispensables à la réalisation du projet. Nous remercions ainsi l'équipe de recherche de la Faculté d'Architecture de l'Université de Liège pour la réalisation des *focus groups* et l'accompagnement scientifique tout au long du projet, les ABSL Pro Velo et Tous à Pied pour la réalisation des parcours à vélo et des marches exploratoires, ainsi que HEC Consulting pour la retranscription des enregistrements audio des *focus groups*. Particulièrement, nous souhaitons adresser nos vifs remerciements à Justine Contor, Sophie Dawance, Justine Gloesener, Alice Michaux, Gabrielle Jacob et Noé Hiernaux (Université de Liège), Alice de Walque et Marik Lahon (Pro Velo), Charlotte Angerand (Tous à Pied) et Sarah Appeldoorn (HEC Consulting) pour leur professionnalisme, leur flexibilité et leur agréable collaboration.

Enfin, ce projet n'aurait pas pu aboutir sans les précieuses implications de collègues à l'IWEPS. Nous remercions vivement les membres de l'équipe projet, composée de Julien Juprelle et Sile O'Dorchai (directrice scientifique), ainsi que les membres du Comité d'accompagnement scientifique, composé de Sébastien Brunet (Administrateur général – Chef statisticien), Rébecca Cardelli et Frédéric Vesentini (directeur scientifique), pour leurs relectures attentives et leurs retours constructifs qui ont enrichi notre réflexion et orienté notre travail de recherche. Ensuite, nous remercions chaleureusement Dominique Fasbender, Baptiste Feraud, Stéphanie La Rocca, Nathalie Larbanos et Michel Martinez, pour leur soutien, leurs conseils avisés et leur accompagnement dans les aspects juridiques et de protection des données à caractère personnel. Un merci tout particulier à Muriel Janssens et Laurent Verly pour leur soutien administratif et logistique tout au long du projet. Enfin, nous remercions Évelyne Istace pour le travail d'édition et de mise en page de ce rapport, Aurélie Hendrickx pour ses conseils avisés quant à la publication du rapport, ainsi que les collègues ayant été impliqués directement ou indirectement dans le projet.

Table des matières

Avant-propos.....	3
Remerciements.....	4
Introduction	7
1. Méthodologie	11
1.1. Une attention au genre comme un positionnement épistémologique fort.....	11
1.2. Une approche méthodologique qualitative	12
1.2.1. L'approche participative.....	12
1.2.2. Une approche territoriale : Liège, Namur et Gembloux	14
1.3. Présentation des méthodes qualitatives	14
1.3.1. <i>Focus groups</i> : le dispositif de l'Université de Liège	14
1.3.2. Marches exploratoires : le dispositif de Tous à Pied.....	18
1.3.3. Parcours à vélo exploratoires : le dispositif de Pro Velo	21
1.4. Biais et limites des choix méthodologiques.....	23
2. Les résultats : atouts de et freins à la pratique de la marche et du vélo	26
2.1. Les atouts de la pratique de la marche et/ou du vélo	26
2.1.1. Le plaisir	26
2.1.2. L'amélioration de la santé physique et mentale	29
2.1.3. L'action en faveur de l'environnement.....	30
2.1.4. L'économie financière.....	30
2.1.5. La maîtrise et le gain de temps.....	31
2.2. Les freins à la pratique de la marche et/ou du vélo.....	32
2.2.1. La dépendance à la voiture	32
2.2.2. La mauvaise qualité des infrastructures	33
2.2.3. La confrontation avec les autres usagers et usagères de la voie publique.....	39
2.2.4. Le harcèlement et l'insécurité	44
2.2.5. La charge logistique.....	49
2.2.6. L'intériorisation des normes en termes d'apparence physique.....	53
2.2.7. Les nuisances environnementales	57
2.2.8. La réalité et la perception des enjeux physiques et des compétences.....	57
2.2.9. Le coût financier	59
2.2.10. La dimension symbolique de l'espace public.....	59

3. Analyse transversale	61
3.1. L'organisation du temps et la répartition des tâches : le travail du <i>care</i>	62
3.1.1. « <i>Mobility of care</i> » ou la mobilité spécifique des femmes	63
3.1.2. Mobilité du <i>care</i> et mobilité active : un mariage impossible ?.....	65
3.1.3. Les femmes ont une connaissance fine de leur territoire et pourtant.....	65
3.2. La perception de soi comme une construction sociale complexe	66
3.2.1. La soi-disant vulnérabilité et les moindres compétences physiques et techniques	66
3.2.2. Le contrôle du corps de la femme	68
3.3. L'insécurité et le harcèlement	68
3.3.1. Les violences : insultes, harcèlement et agressions sexuelles	69
3.3.2. Le vélo comme dispositif d'évitement	70
4. Les pistes de solutions pour promouvoir la marche et le vélo par et pour les femmes	72
4.1. Les pistes concrètes et matérielles.....	72
4.1.1. En termes d'infrastructures	72
4.1.2. En termes de politiques de mobilité	76
4.1.3. En termes de politiques urbaines	84
4.1.4. En termes de gouvernance	85
4.2. Les pistes davantage (socio-)culturelles.....	86
4.2.1. En termes d'émancipation	86
4.2.2. En termes d'organisation des temps	90
4.2.3. En termes de sensibilisation et d'éducation	90
Conclusion	92
Bibliographie	94
Annexes	98
Annexe A : Parcours réalisés lors des marches exploratoires.....	98
Annexe B : Atelier Evaluation cible - parcours à vélo exploratoires.....	103
Annexe C : Parcours réalisés lors des balades à vélo exploratoires.....	105

Introduction

Ce projet de recherche, intitulé « Vers une mobilité active et inclusive » (*MIAct*), a été commandité fin 2022 par le Gouvernement wallon, plus particulièrement, par le ministre wallon en charge de la Mobilité, et par la Direction des Études stratégiques et de la Prospective et la Cellule Mobilité active du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW-MI).

Le projet s'inscrit, d'une part, dans le prolongement de travaux passés, notamment de l'étude diligente par l'IWEPS en 2021, intitulée « Élaboration des modes de collecte d'informations et des méthodologies pour une mesure de la pratique des modes actifs en Wallonie¹ », visant à estimer la mobilité par modes actifs, en vue de la future mise en place d'un observatoire des modes actifs. D'autre part, l'Institut collabore avec les autres opérateurs régionaux concernés dans le cadre du plan d'actions Wallonie Cyclable 2030 (WaCy) et du plan d'actions Wallonie Piétonne 2030 (WaPi). Il est, par ailleurs, chargé de la mise en place de deux actions reprises sous la mesure « Assurer le monitoring et l'évaluation de la politique cyclable/piétonne ». L'une de ces actions vise à « mieux connaître l'usage du vélo/de la marche au niveau qualitatif ». L'objectif de ce volet qualitatif est d'obtenir des données sur le ressenti des usagers et usagères des modes actifs (principalement la marche et le vélo), sur l'utilisation des infrastructures dédiées, ainsi que sur les freins (et leurs solutions) relatifs à ces pratiques.

Dans ce contexte, le projet *MIAct* témoigne de l'importance accordée à la mobilité active, devenue une priorité dans les politiques de mobilité. Cette dernière se définit comme « *tout type de déplacement effectué par toute personne et pour n'importe quel motif, réalisé en marchant, en utilisant un vélo, un fauteuil roulant ou des patins, ou en pratiquant tout autre mode de transport propulsé par la force humaine* » (Held *et al.*, 2015). Ces modes de déplacement, tels que la marche et le vélo, mettent en avant l'exercice physique comme composante fondamentale (Kaufmann, 2014). **Le concept de mobilité active s'intègre aussi dans le cadre plus large des mobilités alternatives, visant à réduire l'utilisation des véhicules motorisés individuels** (Demade, 2021).

En Belgique, et particulièrement en Région wallonne, il existe peu (voire pas) d'enquêtes qualitatives sur la mobilité et le genre. Les enquêtes de mobilité², largement axées sur des méthodologies quantitatives, ne parviennent pas à capturer la mobilité des femmes ni à nuancer les spécificités de leurs comportements de déplacement et les enjeux associés. Par ailleurs, l'intégration des citoyens et citoyennes dans les réflexions est pourtant essentielle pour ancrer les politiques publiques dans leur connaissance approfondie du territoire et comprendre leurs besoins et usages. Dès lors, une approche qualitative s'avère nécessaire et complémentaire aux enquêtes statistiques, car elle permet d'appréhender les nuances, de resituer des pratiques de mobilité dans des trajectoires de vie, et de respecter la diversité du public.

Les enjeux dans lesquels s'enracine le projet *MIAct* sont divers.

D'une part, les préoccupations environnementales et le défi climatique, auquel notre société contemporaine doit faire face, dictent une transition vers des modes de déplacement alternatifs, incluant la mobilité active. En effet, cette dernière concerne tous les déplacements effectués uniquement par la force physique de la personne qui se déplace, sans recourir à une source d'énergie autre que celle humaine, donc sans moteur. Elle implique l'utilisation de modes de déplacement, tels que la

¹ <https://www.iweps.be/publication/elaboration-des-modes-de-collecte-dinformations-et-des-methodologies-pour-une-mesure-de-la-pratique-des-modes-actifs-en-wallonie/>

² À titre d'exemples : Enquête Mobilité des Belges (SPF & Institut VIAS), Enquête Mobilité des Wallons (IWEPS), Enquête Mobilité des Wallons par smartphone (IWEPS), Baromètre vélo pour la Wallonie (ASBL GRACQ), Baromètre Piéton belge (ASBL Tous à Pied), etc.

marche et le vélo, qui sont considérés comme des moyens de transport « *actifs* » (Demers, 2015). Il faut noter que, depuis quelques années, le vélo à assistance électrique s'est très largement répandu et a donné un nouvel essor à la pratique du vélo. Bien que ce mode de déplacement ne s'appuie pas sur « la seule force physique de la personne qui se déplace », nous le considérerons comme un mode actif dans le présent projet, dans la mesure où les enjeux liés à la pratique du vélo électrique sont en grande partie similaires à ceux du vélo dit aujourd'hui « musculaire ».

D'autre part, de nombreux travaux ont documenté les bienfaits et démontré les enjeux environnementaux, économiques, de santé individuelle et publique, et sociaux de la mobilité active (Mansoor *et al.*, 2022). De manière non exhaustive, elle contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres nuisances, telles que la pollution de l'air et les nuisances sonores. Sur le plan économique, elle propose des coûts de déplacement souvent inférieurs à ceux des modes motorisés et favorise le développement économique local. Sur le plan de la santé individuelle, elle contribue à réduire la sédentarité et à améliorer la sensation de bien-être. Sur le plan social, elle favorise l'animation de l'espace public.

Cela signifie qu'un soin tout particulier doit être porté aux réseaux qui relient entre eux villes et villages, pôles d'emploi, noyaux commerciaux, espaces verts, gares, écoles et autres équipements. Cela implique aussi que les rues, places, sentiers et chemins soient accessibles à tous et toutes. Veiller à l'accessibilité et à la mobilité au sein des espaces publics suppose ainsi un travail constant sur l'efficacité, le confort et la sécurité des parcours et liaisons, ainsi que sur l'aménagement des espaces publics.

Par ailleurs, conformément à la demande de l'Administration et du Cabinet, une attention particulière est portée à une approche inclusive, en mettant spécifiquement l'accent sur le point de vue des femmes, en vue de formuler des recommandations pour progresser vers une mobilité active plus inclusive. Dans cette approche, le projet *MIAct* aborde la mobilité active sous le prisme du genre et des inégalités de genre.

« *Le genre concerne le fait qu'il désigne un rapport. Les catégories du féminin et du masculin se réfèrent à un ensemble de valeurs et de normes qui, d'une part, sont associées respectivement aux femmes et aux hommes, et d'autre part s'articulent étroitement les unes aux autres, se construisant, se validant et se légitimant mutuellement.* » (Bertini, 2006, p. 118). « *Le genre est donc à la fois une construction sociale, un processus relationnel et un rapport de pouvoir qui s'intrique avec d'autres rapports de pouvoir.* » (Blidon, 2017, pp. 7-8).

Considérer la ville et ses aménagements à travers une perspective genrée s'avère pertinent en raison des étroites interactions entre le genre et l'urbain.

Tout d'abord, comme le souligne notamment Yves Raibaud (2015), mais aussi Rébecca Cardelli (2021, p. 107) : « *la ville, en tant que construction sociale est fondée sur un ensemble de normes, de codes, de symboles, et de règles explicites et implicites, qui pèsent directement sur la façon dont les personnes vont y avoir accès* ». Mais, l'inverse est vrai aussi ; les espaces publics impactent la production, la consommation et la reproduction des normes et des identités de genre. Ainsi, les normes des villes produisent le genre et le genre produit la ville (Blidon, 2017, p. 7). Les dynamiques urbaines sont donc influencées par des rapports de pouvoir qui se manifestent à travers diverses oppositions binaires, telles que « *de soi/autre à privé/public, en passant par homme/femme et hétérosexuel/homosexuel* » (Leroy, 2010). Cette structuration binaire de la société urbaine, comme le souligne Leroy (2010), organise la ville selon une hiérarchie entre dominants et dominés, laquelle tend à être naturellement intégrée dans les comportements et les discours, et internalisée par l'ensemble des citadins et citadines.

Ensuite, la ville est encore largement conçue par des hommes pour les hommes. L'image de l'être humain à la base de la planification urbanistique est trop souvent celle d'un homme blanc, de classe et d'âge moyens, en bonne santé exerçant une activité rémunérée. Dès lors, les espaces sont inégaux car l'organisation des villes est une affaire d'hommes, pensée pour favoriser leurs modes de vie (Raibaud, 2015). Les espaces publics sont androcentrés et hétéronormés (Debonneville et Lieber, 2021). Si elles transgressent ces normes genrées, les femmes sont sanctionnées par un rappel constant de ce qu'elles peuvent/ne peuvent pas faire ou être. Ce faisant, « *accéder à l'espace public implique dès lors de devoir se soumettre aux injonctions dominantes ou de subvertir et de résister à ces dernières afin de faire face à ces violences* » (Debonneville et Lieber 2021, p. 94). Cette organisation urbanistique et sociale de l'espace public nous montre que ce sont les hommes qui occupent physiquement et symboliquement les espaces publics, et qui s'y sentent légitimes.

Enfin, « *les hommes prennent place dans l'espace public alors que les femmes s'y déplacent.* » (Lapalud *et al.*, 2016). Ceci doit interroger l'idée que, d'une part, le droit à la flânerie serait réservé aux hommes et, d'autre part, les femmes ne seraient (ou ne devraient être) que de passage dans l'espace public. C'est une image qui se construit dès le 19^e siècle, « *la mixité dans l'espace urbain est à éviter, elle est problématique, dangereuse politiquement, on pousse donc les femmes à envisager la ville comme un espace dangereux afin de leur faire préférer la sphère domestique (de laquelle d'ailleurs on leur renvoie une image positive dans les articles de presse féminine).* » (Lapalud *et al.*, 2016, p. 42). Pascale Lapalud, Chris Blache et Lucie Roussel-Richard proposent d'ailleurs en réponse à cette ville construite sur un mode qu'elles considèrent comme viril, un environnement urbain plus sensible, prônant la subtilité, la complexité : « *dans une ville agile, plus adaptable, moins figée, la diversité des possibles favorise l'émergence d'une diversité des identités et libère des rappels à l'ordre normatifs* » (2016, p. 52).

Les inégalités de genre en matière de déplacements ne doivent évidemment pas occulter le fait que la catégorie « femmes » n'est pas homogène. Au-delà des effets de genre, l'appartenance de classe et l'identité ethnoraciale modèlent également le rapport à la mobilité. Dans une logique de gentrification commune à de nombreuses villes européennes, lorsque les loyers du centre-ville augmentent, les classes populaires se trouvent peu à peu exclues de ce dernier. Elles trouvent alors à se loger dans les périphéries (Bourdin, 2008). Si elles veulent éviter de longs et capricieux trajets en transports en commun, les femmes plus pauvres sont donc forcées, une fois de plus, d'avoir recours à l'automobile – quand cela est possible, sinon aux transports en commun. Cela représente une charge financière considérable pour le ménage et renforce, lorsque la voiture appartient au mari, la dépendance de la femme à celui-ci (Demoli et Gilow, 2019, p. 151). Associées au fait que le vélo exprime une identité de classe marquée vers la petite bourgeoisie culturelle (Steinbach *et al.*, 2011), ces aménagements urbains expliquent, entre autres, la réticence d'un public populaire vis-à-vis de la pratique du vélo.

En outre, les représentations que se font les femmes de leur place dans l'espace public pérennisent également l'inégalité de genre dans l'accès à la mobilité. Une structure sociale patriarcale repose sur l'attribution aux deux genres de sphères d'activités opposées et hiérarchisées. Ainsi, Jacqueline Coutras parle d'une « *cohérence du système urbain sexué* » construite historiquement sur la base de la division sexuelle du travail entre les hommes (travail professionnel) et les femmes (travail domestique et familial) (Villeneuve, 1998). Dès lors, la division publique/privée n'est pas seulement topographique et politique, mais engendre également des rapports sociaux de genre différenciés (Di Méo, 2012). Claire Hancock (2018) souligne, quant à elle, que cette division matérialise le patriarcat et contribue à son maintien. Schématiquement, l'espace public est dévolu aux hommes tandis que les femmes sont cantonnées à l'espace privé, au monde domestique. La construction sociale et sexuée de l'espace public a des conséquences tout à fait concrètes sur l'expérience féminine : les

sifflements, les commentaires sexistes, le harcèlement de rue sont là pour rappeler que les femmes ne sont pas légitimes dans les villes.

C'est donc sur la base d'un **dispositif méthodologique exploratoire et qualitatif**, incluant des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo, que nous avons voulu comprendre le plus finement possible quelles trajectoires de mobilité, quels itinéraires de pensées, quelles infrastructures, etc., poussent certaines femmes à adopter la marche et/ou le vélo comme modes de déplacement, et d'autres femmes à rester éloignées de ces modes.

Le présent rapport intègre les résultats de notre travail de terrain et constitue le rapport final du projet *MIAct*.

Après cette introduction, le chapitre 1 sera consacré à une description de notre dispositif de recherche. Puis, nous présenterons les résultats, en exposant la diversité des atouts de et des freins à la pratique de la marche et du vélo identifiés par les participantes, que ces derniers soient d'ordre physique, culturel, symbolique, ou encore organisationnel. Dans le troisième chapitre, nous proposerons une analyse transversale explorant les défis particuliers auxquels les femmes sont confrontées en matière de mobilité, sur la base des résultats de notre terrain et d'axes théoriques issus de la littérature. Enfin, le chapitre 4 présentera les pistes de solutions proposées par les participantes pour promouvoir la marche et le vélo par et pour les femmes, et clôturera le rapport.

Les atouts désignent les avantages associés au mode/moyen de déplacement ainsi que les raisons pour lesquelles les participantes l'utilisent ou les bénéfices qu'elles en retirent.

Les freins désignent les inconvénients associés au mode/moyen de déplacement, les difficultés ou les obstacles rencontrés par les participantes, ainsi que les raisons pour lesquelles elles n'utilisent pas ou peu ce mode/moyen.

1. Méthodologie

Ce chapitre expose les fondements méthodologiques et les choix opérés dans la conduite de ce projet de recherche. Tout d'abord, nous aborderons le cadre méthodologique, mettant en avant notre orientation vers une approche qualitative et participative, ainsi que notre ancrage territorial sur Liège, Namur et Gembloux. Ensuite, nous détaillerons les méthodes spécifiques employées, à savoir les *focus groups*, les marches exploratoires et les parcours à vélo exploratoires, et nous présentons les données collectées à travers ces trois méthodes. Enfin, les biais et limites de notre méthodologie seront discutés, soulignant les efforts entrepris et les mesures adoptées pour en minimiser l'impact.

Ce chapitre offre ainsi une vue d'ensemble du dispositif de recherche, assurant une interprétation adéquate des résultats présentés dans les chapitres suivants.

1.1. UNE ATTENTION AU GENRE COMME UN POSITIONNEMENT ÉPISTÉMOLOGIQUE FORT

Interroger la mobilité des femmes dans l'espace public suppose de questionner les rapports inégalitaires et de domination qui structurent nos sociétés contemporaines par le prisme du genre. Isabelle Clair (Clair, 2016) – entre autres – attire l'attention sur la confusion faite (parfois même dans les milieux académiques) entre genre et sexe. Ainsi, « *le genre [y] apparaît comme une propriété individuelle et [y] est conceptualisé en termes de différence de sexe, plutôt que comme un principe d'organisation sociale* » (Stacey et Thorne, citées dans Clair, 2016, p. 68). En d'autres mots, genre et sexe sont utilisés pour dire la même chose, faisant fi d'une lecture sociale du terrain. Dès lors, Harding (citée dans Clair, 2016) explique que « *si au moment de formuler sa question de recherche, on 'n'imagine' pas que des 'stratifications genrées' existent (entre autres stratifications sociales), on oriente son travail selon une problématique qui n'en tient pas compte* » (p. 70). Comme rappelé dans l'introduction, en considérant le genre comme une construction sociale, l'espace et la ville apparaissent comme « *le support et le produit de rapports de genre, et donc de rapports de force et de pouvoir* », « *marqués par des phénomènes de hiérarchisation et de domination* » (Faure, Hernández-González et Luxembourg, 2017, p. 9).

Par conséquent, il s'agit d'inscrire ce projet de recherche plus largement dans une épistémologie du positionnement (Clair, 2016 ; Bracke *et al.*, 2013) permettant ainsi de poser un acte de recherche en soi qui se veut politique, car interroger le genre ne peut se faire en dehors d'une épistémologie dite féministe. Les épistémologies du *standpoint* (Harding, 1993) rejettent toute prétendue « *neutralité* » dans la recherche et « *visent à reconnaître que le lieu depuis lequel on produit des savoirs est en partie subi et hérité* » (Puig de la Bellacasa, 2013, p. 171). Il s'agit d'être à l'écoute des savoirs produits – dans notre cas par les participantes – plutôt que des savoirs construits – par la société (Clair, 2016), sachant que « *les expériences des femmes sont, dans une société patriarcale, capitaliste et raciste, morcelées* » (Fauray, 2021, p. 3). Pour ce faire, notre démarche de recherche s'est voulue avant tout empirique, en construisant nos données à partir du terrain et des paroles des femmes rencontrées plutôt qu'à partir de la littérature existante concernant le genre et la mobilité. Celle-ci est venue néanmoins illustrer, questionner, étayer ou parfois contredire nos observations tout au long du processus de recherche.

Ce faisant, une science politique et sociale féministe est envisageable si et seulement si : 1) elle permet de penser ensemble théorie et méthode ; 2) elle fonde cette théorie sur une acception selon laquelle le genre est une catégorie d'analyse et non un objet ou une « donnée » à observer ; et 3) elle s'appuie sur un corpus bibliographique – entre autres – féministe.

C'est précisément parce que nous avons cette attention au genre qu'il nous a été possible de révéler les principaux enjeux que recouvrent le genre et la mobilité. Ce que nous pouvons mettre en évidence c'est que tous les *focus groups* ont révélé de manière plus ou moins extensive des enjeux de genre. Il a été intéressant d'observer que, si certaines femmes reliaient clairement leurs témoignages à une analyse en termes de genre, d'autres n'avaient pas conscience de ces enjeux et, tout en affirmant ne pas voir de liens entre genre et mobilité, convoquaient sans cesse, dans leurs témoignages, des enjeux propres au genre.

Cela démontre à quel point si nous ne sommes pas attentifs et attentives à ces enjeux de genre – précisément parce qu'ils sont l'objet d'une construction sociale et donc, intégrés par les individus (spécifiquement les femmes) – ils passent en quelque sorte sous les radars.

1.2. UNE APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE QUALITATIVE

La recherche s'est appuyée sur une approche qualitative pour appréhender la mobilité active à travers le prisme du genre, reconnaissant la complexité des déplacements des femmes. À l'instar des enquêtes quantitatives couramment utilisées dans le domaine de la mobilité, l'approche qualitative offre une compréhension plus approfondie et nuancée des comportements de mobilité et des enjeux associés. Inductive et exploratoire, cette approche accorde une importance particulière au contexte, aux connaissances collectives et au point de vue des acteurs et actrices.

Appréhender la mobilité différenciée dans le cadre de ce projet requérait une méthodologie capable de recueillir les expériences des femmes concernant leur utilisation ou non-utilisation des modes actifs et susceptible de faire émerger des facteurs non anticipés et des relations non envisagées.

Dans ce cadre méthodologique, trois méthodes qualitatives ont été envisagées : les *focus groups*, les marches exploratoires et les parcours à vélo exploratoires. La méthode des *focus groups* a été utilisée pour rencontrer des femmes usagères ou non de la marche et/ou du vélo, afin de recueillir leurs témoignages sur leur pratique de la mobilité, les avantages et obstacles associés aux modes de déplacement actifs, les représentations spécifiques en tant que femmes, ainsi que les leviers qui stimuleraient la pratique de ces modes. Parallèlement, les marches et les parcours à vélo exploratoires ont été mis en œuvre pour capturer les ressentis, les difficultés et les attentes des femmes lors de leurs déplacements à pied ou à vélo à partir d'une expérience directe et sensorielle sur le terrain. Cette combinaison de méthodes a permis de collecter un matériau riche, en articulant l'expression du vécu des femmes dans leur mode de déplacement à travers les *focus groups*, avec leur expérience de l'organisation spatiale et des aménagements de l'espace public via les marches et parcours à vélo.

1.2.1. L'approche participative

Le cadre méthodologique adopté pour ce projet s'est ancré dans une approche participative et collaborative. Les participantes qui ont accepté volontairement de prendre part aux diverses activités proposées (des groupes de discussion sur la marche ou le vélo, des marches ou des balades à vélo groupées) ont été au cœur du projet de recherche. L'approche s'est également enrichie de la participation d'experts et expertes spécialisés dans les domaines de la mobilité et/ou du genre.

En reconnaissant la multiplicité et la transversalité des perspectives pour une compréhension approfondie des enjeux de mobilité active dans une optique genrée, ces parties prenantes ont été impliquées à différentes étapes de la recherche, de la définition du périmètre du projet à la collecte des données. La Wallonie bénéficie en effet d'un réseau dense d'institutions publiques, d'organisations privées et d'associations, constituant une source précieuse de connaissances et de points de vue variés.

L'approche participative dans le cadre de ce projet a pris différentes formes.

1.2.1.1. Rencontre avec des experts et expertes

Un groupe de discussion a été organisé afin de rassembler des experts et des expertes spécialisés dans les domaines de la mobilité et/ou du genre, afin de réaliser une évaluation des travaux et recherches existants à l'échelle régionale ou nationale sur la mobilité active. L'objectif était double : d'une part, recueillir les principaux constats des recherches et travaux menés en lien avec la mobilité active, que ces derniers intègrent ou non une perspective de genre et, d'autre part, identifier les obstacles rencontrés et les limites inhérentes à ces travaux et recherches.

Un guide de discussion a été construit et abordait les thématiques suivantes : l'intégration de la perspective de genre et de la dimension territoriale dans leurs travaux et recherches, la typologie des usagers et des usagères de la mobilité active, ainsi que l'identification de facteurs discriminants et déterminants pour les femmes, avec une exploration des pistes pour une mobilité active plus inclusive.

Le groupe de discussion s'est déroulé en mai 2023 en visioconférence. Huit personnes ont participé aux échanges, représentant différents organismes (ACRF, Canopea, GRACQ, ICEDD, Ligue des familles, Pro Velo, Tous à Pied et Vie Féminine). Ces échanges ont permis d'établir les fondements initiaux du projet de recherche et de définir les principaux axes d'investigation.

1.2.1.2. Collaboration avec des opérateurs sélectionnés par marché public

Quatre marchés publics ont été lancés dans le cadre du projet de recherche afin de s'adjoindre des compétences spécifiques d'opérateurs en fonction de leurs domaines d'expertise respectifs et dans la mise en œuvre des méthodes qualitatives envisagées.

Premièrement, une équipe de chercheurs et chercheuses possédant une expertise dans les domaines de la mobilité et/ou du genre a été sollicitée pour accompagner la mise en œuvre des différentes étapes du projet et pour conduire la méthode et l'animation des *focus groups*. L'objectif était d'établir une collaboration allant au-delà d'un accompagnement scientifique classique en impliquant activement l'équipe dans toutes les tâches du projet. À l'issue de la procédure, la Faculté d'Architecture de l'Université de Liège – composée d'une équipe interdisciplinaire – a été retenue.

Deuxièmement, deux opérateurs possédant une expertise dans l'organisation de marches et de parcours à vélo exploratoires ont été sollicités pour préparer et mettre en œuvre ces méthodes sur le terrain. À l'issue des procédures, l'ASBL Tous à Pied a été retenue pour les marches exploratoires et l'ASBL Pro Velo a été retenue pour les parcours à vélo.

Enfin, un opérateur spécialisé dans la retranscription d'enregistrements audio de *focus groups* a été sollicité pour garantir une transcription précise et fidèle des échanges verbaux. À l'issue de la procédure, HEC Consulting a été retenu.

1.2.1.3. Collaboration avec des acteurs et actrices de terrain

Des *focus groups*, des marches et parcours à vélo exploratoires ont été organisés afin d'ancrer la recherche dans l'expérience de femmes. L'objectif était d'identifier, à travers leurs témoignages et les échanges, les atouts et les freins à la mobilité active, et de réfléchir avec elles aux leviers pouvant être activés pour favoriser l'usage de ces modes de déplacement actifs.

Le recrutement de ces participantes s'est fait initialement par un **formulaire en ligne**. Pour favoriser la bonne diffusion de ce formulaire, des collaborations ont été établies avec des acteurs et actrices de terrain issus d'organismes publics et privés (administrations locales et services spécialisés, tels que les cellules mobilité ou cellules de cohésion sociale, comités de quartier, associations et collectifs de différents secteurs, etc.) sélectionnés sur la base de leur implication directe ou indirecte dans le domaine de la mobilité active ou de la mobilité en général, ainsi que sur leur capacité à représenter

diverses composantes de la population (les jeunes, les seniors, les familles, les femmes, etc.). Les partenaires, ayant accepté de contribuer, ont relayé l'appel de recrutement de participantes sur leurs plateformes de communication, telles que les réseaux sociaux et les newsletters. Ils ont également mobilisé leurs réseaux et favorisé le bouche-à-oreille afin d'étendre la portée de l'appel. Ces collaborations ont joué un rôle essentiel pour développer des liens avec les communautés locales et pour diversifier le groupe de participantes, renforçant la variété des points de vue et la richesse des données recueillies.

Cette méthode de recrutement a permis de mobiliser environ 530 femmes. Toutefois, celle-ci a, *de facto*, exclu des femmes qui n'ont pas ou ont moins accès à l'outil informatique ou qui se sentent moins légitimes de témoigner sur leurs (non-)pratiques de mobilité active. En effet, cette méthode de recrutement a principalement touché des femmes blanches avec un niveau d'éducation élevé qui, pour beaucoup, étaient adeptes de la marche et/ou du vélo, ce qui expliquait leur enthousiasme à partager leurs expériences.

Il s'agissait dès lors de toucher des femmes issues d'autres milieux socioculturels pour convoquer une diversité d'expériences et de représentations du monde. Ainsi, pour compléter le panel de participantes, nous avons identifié d'autres relais (centre de formation, par exemple) nous permettant d'intégrer au processus des femmes qui ne s'étaient pas spontanément portées volontaires via le formulaire en ligne.

1.2.2. Une approche territoriale : Liège, Namur et Gembloux

Une approche territoriale a été adoptée dans le cadre de ce projet afin de diversifier les contextes géographiques et d'approfondir la compréhension des pratiques et des défis associés à la mobilité active dans des environnements variés. Dans cette optique, trois territoires ont été préalablement sélectionnés par l'IWEPS comme lieux de collecte des données pour les *focus groups*, les marches et les parcours à vélo : Liège, Namur et Gembloux.

La sélection des territoires s'est appuyée sur des considérations méthodologiques et logistiques. D'une part, elle était guidée par la volonté d'examiner des territoires contrastés en termes de typologies territoriales, de caractéristiques socio-économiques de la population, de politiques et d'initiatives en matière de mobilité, ainsi que d'infrastructures existantes pour les modes de déplacement actifs. D'autre part, elle était motivée par la présence d'un réseau local favorable, renforçant ainsi l'approche participative du projet et facilitant l'implication des acteurs et actrices de terrain et le recrutement des participantes. Par ailleurs, la disponibilité des ressources et les contraintes temporelles ont conduit à limiter le nombre de territoires.

Il convient toutefois de noter que cette sélection, davantage centrée sur des territoires à caractère urbain, n'a pas donné la possibilité d'intégrer en profondeur les enjeux spécifiques au milieu rural.

1.3. PRÉSENTATION DES MÉTHODES QUALITATIVES

1.3.1. *Focus groups* : le dispositif de l'Université de Liège

La méthode du *focus group* est une méthode qualitative de recherche qui favorise l'émergence de toutes les opinions. Cette méthode, qui est à la fois orale et groupale, ne poursuit donc pas la recherche du consensus. Elle permet, cependant, le recueil des perceptions, des attitudes, des croyances, des zones de résistances des groupes cibles. Elle répond aux « pourquoi ? » et aux « comment ? ».

Concrètement, la technique consiste à recruter des groupes « représentatifs », composés de six à douze personnes volontaires, et à susciter une discussion ouverte répondant à une logique de créativité. Cette discussion se structure autour d'une grille d'entretien définissant les différents thèmes

de l'étude. Une analyse/synthèse de la discussion permet de relever les principaux mots clés et thèmes abordés par les participants et les participantes, ainsi que les points de convergence et de divergence entre les groupes (Brunet *et al.*, 2013).

Partant des expériences vécues des participantes, cette méthode se révèle particulièrement appropriée pour s'assurer une compréhension fine des perceptions et imaginaires dont la mobilité active est porteuse, ainsi que des atouts et des freins d'ordres divers (physiques, culturels, symboliques, pratiques ou organisationnels).

Dans le cadre de ce projet, un protocole méthodologique rigoureux a été mis en place par l'Université de Liège, en collaboration avec l'IWEPS, pour conduire les *focus groups*.

La première considération méthodologique a consisté à reconnaître **les enjeux différents entre la pratique de la marche et du vélo**, en tant que modes de déplacement. Des *focus groups* distincts ont ainsi été conduits, afin de garantir une analyse approfondie et nuancée de chaque mode. Les participantes ont été invitées à choisir le groupe auquel elles souhaitaient participer. Cette approche a permis aux participantes de se concentrer sur les aspects spécifiques à leurs pratiques et leurs expériences, en évitant la dilution des discussions qui aurait pu résulter de la combinaison des deux modes.

La deuxième considération méthodologique a porté sur la composition des groupes. La sélection des participantes a été effectuée en veillant, dans la mesure du possible, à **inclure une diversité sociodémographique dans le profil des participantes et des pratiques variées de la marche et du vélo**. Comme expliqué précédemment, les différentes méthodes de recrutement (formulaire en ligne et mobilisation directe) ont permis de toucher des femmes aux profils diversifiés entretenant des rapports variés à la mobilité active.

La troisième considération visait à intégrer la variable relative à la **présence ou non d'enfants dans le ménage**. Cela nous a semblé être un critère déterminant et, dans la mesure du possible, nous avons organisé des groupes ou parfois des sous-groupes au sein d'un même *focus group* réunissant des femmes avec charge d'enfants et d'autres sans charge d'enfants. Ce critère visait à explorer les dynamiques familiales et les contraintes associées.

L'animation des *focus groups* a été assurée par l'équipe de l'Université de Liège, avec la présence d'au moins une personne en observation, de l'Université de Liège ou de l'IWEPS, afin de garantir la rigueur méthodologique. Leur rôle consistait à assurer la prise de notes en vue d'une analyse ultérieure, à superviser l'enregistrement audio et à identifier les interventions des participantes en vue de la retranscription des enregistrements audio.

Les *focus groups* se sont organisés en présentiel pour favoriser les interactions directes et une dynamique de groupe, et pour créer un climat de confiance propice à la révélation d'informations personnelles ou sensibles. L'animation a été conduite de manière attentive, dans un cadre bienveillant, en adoptant une posture d'écoute active et en cherchant à favoriser la participation équilibrée de toutes les participantes. Une grille d'entretien a été utilisée pour conduire les échanges, tout en laissant place à la spontanéité et à la diversité des témoignages. Il s'agissait en effet de laisser la liberté aux participantes de s'exprimer sur ce qu'elles souhaitaient, consciemment ou inconsciemment, mettre en avant, sans induire ou orienter leurs propos. L'intervention de l'animatrice se limitait donc à la relance des discussions.

La discussion au sein des *focus groups* se déroulait en trois temps :

- Un premier temps qui visait à faire connaissance avec le groupe, mais surtout à identifier **les profils de mobilité** des participantes. Pour ce faire, les participantes étaient invitées à répondre aux questions suivantes : *comment vous appelez-vous ? Où vivez-vous (quartier) ? Comment vous déplacez-vous (quel type de trajet et avec quel mode) ? À quelle fréquence utilisez-vous le vélo/marchez-vous ?* À cela s'ajoutait une variante enfant : *si vous avez des enfants, combien en avez-vous et quelle tranche d'âge recouvrent-ils ? Êtes-vous ou non principalement chargée de véhiculer vos enfants et quelle influence cela a sur votre choix de mobilité ? Spécifiquement au vélo, est-ce que vous véhiculez vos enfants à vélo ?*
- Un second temps qui visait à lister (via des *post-its*) **les atouts et les freins à la mobilité active**. Les participantes étaient conviées d'abord à un premier moment d'introspection individuelle permettant à chacune de réfléchir à partir de sa propre expérience sans être influencée par les autres. Elles étaient invitées à consigner leurs réflexions sur des *post-its*. Ensuite, à partir d'une synthèse proposée par l'équipe de recherche sur la base des idées émises regroupées par thématique, était organisé un temps d'échange et de discussion. La synthèse était alors construite et transcrite en temps réel par l'animatrice de manière imagée et synthétique sur un panneau.
- Un troisième et dernier temps qui consistait à imaginer **des pistes d'actions concrètes** en vue d'améliorer les conditions de la mobilité active et d'inciter au transfert modal envers ceux-ci. Ici aussi nous avons privilégié le travail d'abord à un niveau individuel suivi par une mise en commun sous forme de complétion de ce qui avait déjà été proposé par les participantes lors de l'atelier en cours.

Il est à noter que, dans un premier temps, nous avons choisi de ne pas interroger les participantes sur les atouts, freins et pistes d'actions qu'elles identifiaient comme spécifiques au genre. Cela permettait de voir si cette clé de lecture était convoquée spontanément par les participantes et ainsi, de ne pas induire des réponses stéréotypées, perçues comme attendues. La question du genre en tant que clé d'analyse était toutefois posée dans un second temps afin de compléter, affiner et nuancer les premières réflexions. L'équipe de recherche avait en effet identifié des freins à la mobilité active des femmes régulièrement relevés dans la littérature. Après la première phase de travail sur les atouts et les freins, l'animatrice interrogeait ainsi les participantes sur leur perception des enjeux qui n'avaient pas été évoqués spontanément. Dans certains groupes (selon le nombre de participantes et la dynamique du groupe), cette deuxième phase de travail a pris la forme d'un débat mouvant invitant les participantes à se positionner sur une ligne imaginaire entre deux pôles (entre « tout à fait d'accord » et « pas du tout d'accord ») selon l'importance que revêtait pour elles chaque atout et frein ainsi évoqué. Les participantes étaient ensuite invitées à expliquer et mettre en discussion leur choix de positionnement dans l'espace.

L'ensemble des discussions des *focus groups* ont été intégralement enregistrées et ensuite retranscrites par HEC Consulting. Ce travail a permis de pouvoir se référer de la manière la plus juste à la parole des participantes et non aux souvenirs, forcément biaisés de l'animatrice et des observateurs et observatrices. Les chapitres qui suivent, présentant les résultats, se sont largement appuyés sur ces retranscriptions ; les nombreux verbatims en témoignent.

Sur le plan davantage logistique, une attention particulière a été portée aux modalités organisationnelles. Les *focus groups* ont été planifiés à différents moments de la semaine, incluant les week-ends, en veillant à une diversité des plages horaires proposées, comprenant la soirée et le temps de midi. De plus, les lieux de rencontre ont été sélectionnés avec soin, en tenant compte de leur accessibilité et en privilégiant des locaux calmes et confortables ou les locaux des partenaires ayant facilité l'organisation de *focus groups* auprès de leur personnel ou de leurs membres. Afin de respecter le

temps et l'engagement des participantes, une limite de 2h30 a été fixée pour chaque *focus group*, incluant l'introduction, la clôture et une pause.

Les *focus groups* se sont déroulés entre octobre et décembre 2023. Au total, 20 *focus groups*, composés uniquement de femmes, ont été conduits. Onze *focus groups* ont été réalisés à Liège, six à Namur et trois à Gembloux. Huit *focus groups* ont été dédiés à la thématique de la marche, neuf à la thématique du vélo et trois *focus groups* ont simultanément abordé les deux thématiques. Ces derniers ont été instaurés *in situ* par l'animatrice, lorsque les discussions concernant l'une des deux thématiques semblaient atteindre un point de saturation prématuré.

Au total, 156 participantes ont pris part aux *focus groups*, dont 80 à Liège, 48 à Namur et 28 à Gembloux. Certaines ont participé à deux *focus groups*, l'un portant sur la marche et l'autre sur le vélo. Les participantes présentent une tranche d'âge allant de 25 à 65 ans, avec quelques personnes de moins de 25 ans ou de plus de 65 ans. Elles se caractérisent également par une diversité de compositions de ménage, étant en couple, isolées, avec ou sans enfants à charge, ainsi qu'une diversité de situations professionnelles, comprenant des personnes avec un emploi, avec ou sans télétravail, ou en marge du marché de l'emploi. Bien que la majorité des participantes soient belges, les partenariats établis avec les acteurs et actrices du terrain ont permis d'inclure des personnes issues de trajectoires d'immigration. Il faut toutefois noter que nous n'avons collecté et utilisé aucune donnée relative à la nationalité ou au statut socio-économique des participantes.

Les *focus groups* ont également reflété une diversité dans les profils de mobilité des participantes, caractérisés par des pratiques majoritairement multimodales, combinant les modes actifs, les transports en commun et la voiture. Concernant la pratique de la marche, la majorité des participantes sont des marcheuses, bien que les motifs de déplacement et les degrés de pratique puissent varier. Concernant l'usage du vélo, les participantes usagères ont été plus nombreuses que les non-usagères. Néanmoins, un éventail d'expériences a été récolté, tant par des usagères expertes que par de nouvelles usagères en transition modale de la voiture vers le vélo. Les dynamiques familiales, notamment la présence ou non d'enfants dans le ménage, et les responsabilités afférentes, ont été abordées sous divers angles, incluant des femmes ayant des enfants en bas âge, d'autres ayant des enfants partiellement ou totalement autonomes en termes de mobilité, ainsi que des femmes plus âgées assumant la charge de leurs petits-enfants. Tant pour la marche que pour le vélo, une diversité de motifs de déplacement a été explorée : se déplacer pour se rendre au travail, pour aller faire des courses, pour se rendre dans la famille, pour entreprendre une démarche de recherche d'emploi ou pour participer à une formation. Les contextes résidentiels et professionnels ont également été variés, mettant en lumière des situations différentes : femmes résidant ou travaillant au centre-ville, en périphérie, dans des zones périurbaines, voire dans quelques cas, rurales (à Gembloux surtout).

Tableau 1 : Synthèse des *focus groups* réalisés dans le cadre du projet de recherche³

N°	Date	Territoire	Thématique Marche/Vélo	Nombre de personnes (Total : 156)
1	26/10/2023	Namur	Marche	6
2	02/11/2023	Gembloux	Vélo	7
3	05/11/2023	Liège	Vélo	8
4	12/11/2023	Namur	Vélo	7
5	14/11/2023	Liège	Marche	8
6	14/11/2023	Liège	Vélo	8
7	20/11/2023	Namur	Marche	10
8	01/12/2023	Gembloux	Marche	7
9	04/12/2023	Namur	Vélo	7
10	04/12/2023	Liège	Vélo	12
11	05/12/2023	Namur	Vélo	11
12	05/12/2023	Liège	Marche	7
13	05/12/2023	Liège	Vélo	7
14	07/12/2023	Gembloux	Mixte	14
15	10/12/2023	Liège	Marche	4
16	11/12/2023	Namur	Mixte	7
17	12/12/2023	Liège	Marche	7
18	12/12/2023	Liège	Vélo	7
19	14/12/2023	Liège	Marche	2
20	21/12/2023	Liège	Mixte	10

Source : IWEPS

1.3.2. Marches exploratoires : le dispositif de Tous à Pied

La méthode des marches exploratoires est une méthode qualitative d'observation et d'évaluation de l'espace public. Elle consiste à visiter à pied un site, un quartier ou un parcours déterminé à l'avance ou improvisé par un groupe de personnes, afin d'identifier les points forts et les points faibles de la zone évaluée. Ces points portent tant sur des éléments tangibles, tels que l'aménagement ou l'infrastructure, que des ressentis, tels que le confort, le plaisir ou le sentiment de sécurité par exemple. Cette méthode permet également de récolter les attentes et les besoins des personnes en tant qu'usagers ou usagères de l'espace public.

Dans le cadre de ce projet, un protocole méthodologique spécifique a été mis en place par Tous à Pied, en collaboration avec l'IWEPS et l'Université de Liège, pour conduire les marches exploratoires.

³ Il est à noter que trois *focus groups* supplémentaires ont été menés avec des hommes dans un contexte davantage professionnel. En effet, afin d'avoir accès à certaines participantes, nous avons volontairement accepté d'animer des *focus groups* composés uniquement d'hommes. Les données n'ont cependant pas été analysées.

Les marches exploratoires organisées par Tous à Pied sont conçues autour d'un parcours prédéterminé, comprenant un lieu de départ et des points d'arrêt prédéfinis. La réflexion menée s'est appuyée sur l'expérience accumulée lors de marches exploratoires antérieures réalisées dans le cadre d'autres initiatives, ainsi que sur les données recueillies dans le cadre du Baromètre Piéton lancé en 2023 par Tous à Pied⁴. Le questionnaire du Baromètre Piéton comportait une question spécifique invitant les personnes à identifier, sur une carte, les points noirs et les points appréciés pour la marche. Une analyse distincte des résultats du Baromètre Piéton a été entreprise, focalisée sur les femmes et sur les territoires de Liège, Namur et Gembloux. Par ailleurs, afin de respecter le temps et l'engagement des participantes, une limite de 2h00 a été fixée pour chaque marche exploratoire. À partir de ces éléments, six parcours ont été élaborés, deux pour chaque territoire (cf. annexe A). Chaque parcours est un itinéraire de deux à trois kilomètres, d'un lieu de départ et de fin identiques (sous la forme de boucle) et de quatre points d'arrêt, traversant différents types d'espaces, d'infrastructures et d'aménagements (un parc, une zone piétonne, une zone de rencontre, une passerelle cyclopiétonne, etc.).

Afin de rencontrer les réalités contrastées des femmes et d'appréhender l'évolution de la perception de l'espace public dans le temps (déclinaison de l'activité urbaine et de la luminosité), une réflexion a été menée pour identifier les moments de la journée et de la semaine propices pour mener les marches exploratoires. Par territoire, il a été convenu que le premier parcours serait réalisé en journée et en soirée en semaine et que le second parcours serait réalisé en journée et soirée en semaine ainsi que le week-end.

L'animation des marches exploratoires a été assurée par l'équipe de Tous à Pied, avec la présence d'au moins une personne en observation de l'IWEPS ou de l'Université de Liège lors de la plupart des marches. Leur rôle était d'encourager les discussions en vue de favoriser la dynamique de groupe et de garantir la rigueur méthodologique et le bon déroulement du dispositif. L'animation a été conduite dans un cadre bienveillant et propice à l'expression libre des participantes et de leurs ressentis.

En ce qui concerne le mode de collecte des données et d'animation, le dispositif de Tous à Pied repose sur l'utilisation d'un carnet d'enquête distribué aux participantes et s'accompagne d'une prise de notes continue par l'animateur ou l'animatrice en charge de la marche, tant aux points d'arrêt définis qu'aux zones traversées entre ces points. Le carnet d'enquête comprend une carte du parcours, une fiche d'identification et de profil à compléter au début de la marche, permettant de recueillir les informations sociodémographiques et les pratiques en matière de marche à pied, ainsi qu'une fiche d'évaluation de l'espace à compléter à chaque point d'arrêt. L'espace est évalué selon sa fréquentation (description des autres personnes présentes) et sa fonction apparente (lieu de passage ou de séjour), puis il est évalué selon une grille de critères. Cette dernière s'appuie sur les douze critères établis par l'architecte et l'urbaniste danois Jan Gehl, lesquels sont regroupés en trois grandes catégories : la protection, le confort et le plaisir.

Ces carnets d'enquêtes ont été utilisés pour permettre un temps de réflexion individuelle avant la mise en commun des observations et des ressentis. Une importance particulière a été accordée aux discussions ouvertes entre les participantes, les encourageant à exprimer librement leurs ressentis à l'égard de l'espace évalué et à mettre en lumière certains aspects de l'environnement urbain, tels que le sentiment de sécurité ou d'insécurité, l'équilibre entre être vue et voir, la facilité à comprendre l'espace et s'y repérer, la praticabilité et la propreté, ainsi que la présence d'espaces verts. L'intervention de l'animateur ou de l'animatrice s'est limitée à approfondir les thèmes abordés en vue d'une

⁴ <https://www.tousapied.be/nos-projets/barometre-pieton>

compréhension plus fine des ressentis et à relancer les thèmes n'ayant pas été naturellement abordés.

Trois des six parcours ont été adaptés pendant la collecte des données, motivés par deux raisons : respecter les horaires et la limite de deux heures par marche, et contourner des entraves et obstacles, tels que des travaux ou le marché de Noël. Les parcours concernés sont le deuxième parcours à Liège et les premier et deuxième parcours à Namur. Ces modifications n'ont pas affecté les points d'arrêt initialement définis et ont été appliquées à toutes les marches du parcours concerné.

Conformément au protocole méthodologique établi, quinze marches exploratoires étaient prévues, dont deux pour le premier parcours et trois pour le second parcours dans chacun des trois territoires. Différents créneaux à des moments de la semaine et de la journée ont été proposés aux participantes et un minimum de cinq inscriptions était requis pour confirmer une marche, afin d'assurer une dynamique de groupe optimale et une variété de points de vue. Au total, douze marches, composées uniquement de femmes, ont été conduites. Cinq marches ont été réalisées à Liège, cinq à Namur et deux à Gembloux. Trois marches à Gembloux n'ont pas pu être organisées, faute d'un nombre suffisant d'inscriptions, à savoir le premier parcours en journée et en soirée, ainsi que le deuxième parcours en soirée.

Les marches exploratoires se sont déroulées entre novembre et décembre 2023. Au total, 68 participantes ont pris part aux marches, dont 29 à Liège, 29 à Namur et 10 à Gembloux. La tranche d'âge des participantes s'étend de 25 à plus de 65 ans, avec trois personnes âgées de moins de 25 ans. Elles se composent principalement de personnes actives, à temps plein ou à temps partiel, ainsi que de (pré-) retraitées, avec quelques personnes en recherche d'emploi, étudiantes ou inactives (au foyer, en incapacité, etc.). Néanmoins, malgré les initiatives entreprises, les partenariats n'ont pas pu être pleinement établis, afin d'inclure davantage de personnes en marge du marché du travail ou issues de trajectoires d'immigration.

Les marches exploratoires ont révélé une diversité dans les profils piétons des participantes. Une participante sur deux a déclaré marcher quotidiennement entre 10 et 30 minutes et deux participantes sur cinq marcher plus de 30 minutes par jour. Ces déplacements ont pour motif principal de rejoindre une destination précise. Dans le cadre des déplacements utilitaires, la marche est également intégrée dans un parcours multimodal en complément du train, du vélo, du bus ou de la voiture, par ordre de fréquence. Dans le cadre des déplacements récréatifs, la marche peut être privilégiée pour le simple plaisir de se promener. Bien que la multimodalité y soit également présente, elle joue un rôle moindre par rapport aux déplacements utilitaires.

Des anecdotes survenues pendant la collecte des données ont contribué à enrichir l'expérience des marches exploratoires. À titre d'exemple, certaines parties de parcours effectuées en période nocturne ont exposé les participantes à une faible luminosité, les obligeant parfois à utiliser la lampe de leur téléphone portable pour compléter les carnets d'enquête. Dans un autre cas, un point d'arrêt, également évalué en période nocturne, faisait l'objet de discussions sur le sentiment d'insécurité, lorsque deux jeunes femmes – extérieures au dispositif – ont rejoint le groupe pour chercher refuge car elles étaient suivies par un homme.

Malgré la rigueur de la méthodologie mise en place par Tous à Pied, il est important de signaler que cette association n'est pas composée d'experts et expertes spécialisés dans le domaine du genre. Les marches exploratoires proposées ne s'inscrivent donc pas dans une tradition de marches exploratoires dites féministes, originaires du Canada, et proposées depuis les années 1990 par diverses expertes et collectives un peu partout dans le monde. Bien que variées, les marches exploratoires féministes permettent de récolter des données collectivement, de s'appropriier l'espace, de découvrir par la marche leur ville et tous les détails de la vie quotidienne, et de réduire le sentiment

d'insécurité des participantes. Cette limite de la recherche montre la nécessité de sensibiliser et former les différents acteurs et actrices afin de récolter des données les plus fines possibles.

Tableau 2 : Synthèse des marches exploratoires réalisées dans le cadre du projet de recherche

N°	Date	Territoire	Parcours	Période	Nombre de personnes (Total : 68)
1	08/11/2023	Liège	1	Semaine - Journée	2
2	08/11/2023	Liège	1	Semaine - Soirée	5
3	29/11/2023	Gembloux	2	Semaine - Journée	5
4	02/12/2023	Liège	2	Week-end	10
5	06/12/2023	Namur	2	Semaine - Journée	9
6	06/12/2023	Namur	2	Semaine - Soirée	8
7	09/12/2023	Gembloux	2	Week-end	5
8	14/12/2023	Liège	2	Semaine - Journée	5
9	14/12/2023	Liège	2	Semaine - Soirée	7
10	16/12/2023	Namur	2	Week-end	5
11	18/12/2023	Namur	1	Semaine - Journée	3
12	18/12/2023	Namur	1	Semaine - Soirée	4

Source : IWEPS

1.3.3. Parcours à vélo exploratoires : le dispositif de Pro Velo

La méthode des parcours à vélo exploratoires est une méthode qualitative d'observation et d'évaluation de l'espace public, qui consiste en la visite à vélo d'un site, d'un quartier ou d'un parcours par un groupe de personnes.

Dans le cadre de ce projet, un protocole méthodologique spécifique a été mis en place par Pro Velo, en collaboration avec l'IWEPS et l'Université de Liège, pour conduire les parcours à vélo exploratoires.

L'animation des parcours à vélo exploratoires a été assurée par l'équipe de Pro Velo. Chaque parcours était encadré par au moins deux membres de l'équipe, chargés à la fois de la prise de notes et de la sécurité du groupe lors de la balade. Une personne se plaçait en tête du groupe, tandis qu'une autre se positionnait en fin de groupe. Au moins une personne de l'IWEPS ou de l'Université de Liège était présente en observation, lors de la plupart des parcours à vélo, afin de garantir la rigueur méthodologique et le bon déroulement du dispositif.

Une méthode spécifique a été élaborée par Pro Velo, combinant une approche qualitative d'observation et d'évaluation de l'espace public avec une approche participative favorisant l'expression des ressentis des participantes. Dans ce cadre, les parcours à vélo ont reposé sur trois activités principales.

- **Un atelier photolangage.** L'objectif est d'exprimer et de partager un état d'esprit par rapport à un sujet, en utilisant des images comme support. Dans le cadre du projet, les participantes ont été invitées à se présenter et à choisir une image représentant leur ressenti par rapport

à la pratique du vélo et à expliquer ensuite leur choix. Les cartes du jeu de société *Dixit* ont été utilisées comme support visuel dans cet atelier.

- **Une balade à vélo.** L'objectif est d'évaluer les infrastructures, les aménagements et les conditions de circulation, tout en recueillant les ressentis, attentes et besoins des personnes en tant qu'usagers et usagères de l'espace public. Dans le cadre du projet, les participantes ont suivi un parcours prédéterminé, composé d'un itinéraire et de points d'arrêt planifiés. Contrairement aux marches exploratoires où l'évaluation se concentre sur les points d'arrêt, l'évaluation lors de la balade à vélo porte sur les segments parcourus entre les points d'arrêt. Un carnet d'enquête a été utilisé comme support pendant la balade. Il comprend une carte du parcours, une fiche d'identification et de profil à compléter au début de la balade, permettant de recueillir les informations sociodémographiques, ainsi qu'une fiche d'évaluation du segment à compléter à chaque point d'arrêt. Le segment est évalué selon une grille de critères, lesquels sont regroupés en quatre grandes catégories : la sécurité routière, le sentiment de protection, le niveau de confort et le niveau de plaisir.
- **Un atelier évaluation cible.** L'objectif est d'exprimer le degré d'accord ou de désaccord par rapport à des énoncés ou des thèmes à l'aide d'un dispositif visuel. Dans le cadre du projet, l'atelier visait à approfondir des thématiques spécifiques à la pratique du vélo. Les participantes ont été invitées à indiquer leur niveau d'accord ou de désaccord par rapport à trois affirmations, et à expliquer ensuite leur choix (cf. annexe B). Des cibles ont été utilisées comme support visuel, où le centre de la cible indiquait un total accord avec l'affirmation et l'extérieur de la cible indiquait un total désaccord. Les participantes ont placé des stickers sur ces cibles pour indiquer leur positionnement.

L'animation a également été conduite dans un cadre bienveillant et propice à l'expression libre des participantes et de leurs ressentis. Les différents outils, tels que les cartes du jeu de société *Dixit*, les carnets d'enquêtes et les cibles, ont été utilisés lors des activités pour permettre aux participantes un temps de réflexion individuelle avant la mise en commun des idées. L'intervention de l'animateur ou de l'animatrice s'est concentrée sur la participation équilibrée des participantes et sur l'approfondissement des thèmes abordés en vue d'une compréhension plus fine des ressentis exprimés. Par ailleurs, les ateliers photolangage et évaluation cible ont été organisés dans les locaux des antennes locales de Pro Velo, offrant un environnement calme et confortable pour les discussions.

La conception des parcours s'est nourrie de la connaissance territoriale des formateurs et formatrices Pro Velo des antennes locales. Par ailleurs, afin de respecter le temps et l'engagement des participantes, une limite de 2h30 a été fixée pour chaque parcours à vélo exploratoire. De cette réflexion, trois parcours ont été élaborés, un pour chaque territoire (cf. annexe C). Chaque parcours est un itinéraire de sept à neuf kilomètres, d'un lieu de départ et de fin identiques (sous la forme de boucle) et de quatre points d'arrêt, représentant une variété en termes de qualité d'infrastructures et d'aménagements, de cohabitation, ou encore de convivialité, avec d'autres usagers et usagères de la route et de l'espace public.

En raison des contraintes budgétaires et logistiques, six parcours à vélo exploratoires étaient prévus, deux dans chacun des territoires. Les contraintes temporelles ont conduit à proposer aux participantes une seule date, en semaine, avec deux créneaux horaires différents, l'un en matinée et l'autre l'après-midi. Ce dernier créneau horaire a entraîné des balades à vélo qui se sont déroulées en partie dans des conditions de faible luminosité, avec un coucher de soleil aux alentours de 16h30. Au total, les six parcours à vélo ont été conduits, dont deux à Liège, deux à Namur et deux à Gembloux.

Les parcours à vélo exploratoires se sont déroulés en décembre 2023. Au total, 33 participantes ont pris part aux parcours à vélo, dont 12 à Liège, 14 à Namur et 7 à Gembloux. La tranche d'âge des participantes s'étend de 25 à plus de 65 ans, avec une personne âgée de moins de 25 ans. Elles se

composent principalement de personnes actives, à temps plein ou à temps partiel, ainsi que de (pré-)retraitées, avec quelques personnes en recherche d'emploi, étudiantes ou inactives (au foyer, en incapacité, etc.). Néanmoins, malgré les initiatives entreprises, les partenariats n'ont pas pu être pleinement établis afin d'inclure davantage de personnes en marge du marché du travail ou issues de trajectoires d'immigration. En ce qui concerne la pratique du vélo, près de trois participantes sur quatre ont déclaré en faire au moins une fois par semaine. Seules quatre participantes ont mentionné faire du vélo une à trois fois par mois et cinq participantes ne faire presque jamais ou jamais de vélo.

Notons que l'association Pro Velo apparaît sensibilisée aux questions de genre. Depuis 1998, elle effectue des comptages à la demande de Bruxelles Mobilité dans le cadre de l'Observatoire bruxellois du vélo. En 2019, elle a mené une enquête⁵ intitulée « *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles* ». Cette enquête est née de trois constats : la différence notable du nombre de cyclistes dans les rues de Bruxelles en fonction du genre, avec un nombre inférieur de cyclistes femmes ; une pratique du vélo moindre chez les femmes (que chez les hommes) en raison des risques liés à la circulation routière ; et une pratique différenciée où les femmes empruntent davantage les voiries à l'écart du trafic pour plus de sécurité.

Tableau 3 : Synthèse des parcours à vélo exploratoires réalisés dans le cadre du projet de recherche

N°	Date	Territoire	Période	Nombre de personnes (Total : 33)
1	08/12/2023	Gembloux	Matinée	3
2	08/12/2023	Gembloux	Après-midi	4
3	13/12/2023	Liège	Matinée	7
4	13/12/2023	Liège	Après-midi	5
5	20/12/2023	Namur	Matinée	11
6	20/12/2023	Namur	Après-midi	3

Source : IWEPS

1.4. BIAIS ET LIMITES DES CHOIX MÉTHODOLOGIQUES

Chaque méthodologie est sujette à des biais et des limitations. Malgré les efforts déployés pour concevoir une méthodologie robuste et adaptée, divers facteurs sont susceptibles d'avoir influencé les données recueillies lors des différentes méthodes qualitatives. Il est essentiel de reconnaître ces biais et ces limitations résiduels, qui méritent toutefois une attention particulière pour une interprétation adéquate des résultats.

Premièrement, **la sélection des participantes** au projet peut être sujette à des biais et conduire à une sous-représentation de certaines perspectives. Une méthode de recrutement basée uniquement sur le désir de participer peut en effet introduire un biais, où seules les personnes les plus motivées à témoigner ou conscientes des enjeux de la mobilité active sont représentées. Comme expliqué précédemment, notre appel de recrutement de participantes a principalement touché des femmes blanches avec un niveau d'éducation élevé qui, pour beaucoup, étaient adeptes de la marche et/ou du vélo, ce qui expliquait leur enthousiasme à partager leurs expériences. Bien que nous ayons fait appel à des relais pour mobiliser différents profils de femmes, force est de constater que, malgré cela, nous n'avons malheureusement pas pu suffisamment recueillir de témoignages auprès de

⁵ <https://www.provelo.org/app/uploads/sites/2/2022/08/RAPPORT-FemmesVelo-VERSION-FR.pdf>

celles qui n'utilisent pas de modes actifs dans leurs déplacements, que ce soit pour des raisons de confort, de manque d'infrastructures, de valeurs, ou encore de moyens physiques ou matériels. Le clivage est particulièrement marqué en ce qui concerne le vélo. La plupart des participantes ont une pratique utilitaire du vélo ; elles choisissent ce mode pour se rendre au travail ou en formation, pour faire des courses ou encore pour déplacer leurs enfants. Certaines d'entre elles en ont une pratique exclusivement de loisir et d'autres ne roulent jamais à vélo.

La sélection des participantes au projet a également conduit à une sous-représentation de certaines populations, pour lesquelles nous n'avons malheureusement pas pu suffisamment recueillir de témoignages, telles que les jeunes, les seniors, les personnes à mobilité réduite, les femmes issues d'autres milieux socioculturels, etc. Il est important de noter en outre que les partenariats avec les acteurs et actrices de terrain, visant à diversifier les profils des participantes, n'ont pu être pleinement exploités que dans le cadre des *focus groups*, en raison de contraintes temporelles préétablies.

Pour aller plus loin en matière d'inclusivité de publics vulnérables, il faudrait mettre en œuvre des approches méthodologiques davantage féministes. Ces dernières impliquent nécessairement une vision intersectionnelle cherchant à capter des publics variés qu'ils soient de genre, de classe, de race, d'âge différents, etc. Cela suppose des dispositifs de recrutement qui se font au plus près de ces personnes, supposant une relation de confiance mais aussi de proximité, notamment avec les acteurs et actrices de la société civile. Cela suppose aussi de prévoir, par exemple, des alternatives pour les femmes à la tête de familles monoparentales à travers la mise en place de garderies pour leurs enfants pendant qu'elles participent au projet. Ces approches doivent être pensées en amont, dès les prémises d'une recherche, et doivent faire partie intégrante de la réflexion méthodologique au sens large. Ce faisant, les diverses contraintes administratives, logistiques, temporelles et juridiques de cette recherche ne nous ont pas permis d'intégrer totalement une approche intersectionnelle et genrée.

Deuxièmement, **l'implication de différents opérateurs et opératrices externes**, chacun et chacune apportant son expertise spécifique, peut introduire un biais d'observation. Les équipes en charge de l'animation peuvent avoir des perspectives préconçues liées à leurs domaines d'expertise, susceptibles d'influencer la manière dont les données sont recueillies, interprétées et analysées. Pour autant, c'est riches de ces expertises croisées que les prestataires ont aussi pu nourrir les réflexions et la recherche. C'est précisément parce que les chercheurs et chercheuses sont concernés par le sujet qu'ils et elles offrent une analyse fine des enjeux que rencontrent la mobilité et le genre. Néanmoins, différentes mesures ont été prises afin de limiter ce potentiel biais, telles que la présence d'au moins une personne en observation lors de la plupart des activités de la recherche ainsi que la constitution d'un Comité d'accompagnement scientifique chargé, entre autres, de valider les protocoles méthodologiques et de superviser la bonne exécution du projet de recherche.

Troisièmement, **la combinaison de trois méthodes qualitatives et l'utilisation de différents outils de collecte de données** peuvent introduire des limites méthodologiques. Bien que cette approche offre une diversité de perspectives, chaque outil présente ses forces et ses faiblesses. Par exemple, les carnets d'enquête utilisés lors des marches et des balades à vélo, complétés par les participantes, ont pu entraîner des erreurs de compréhension et d'interprétation. De plus, la notation d'un tronçon parcouru à vélo ou d'un point d'arrêt visité lors d'une marche a parfois été difficile à réaliser pour certaines participantes, l'une d'elles ayant préféré n'effectuer aucune notation et privilégier des commentaires oraux. Par ailleurs, la prise de notes en direct lors des différentes activités a entraîné un « tri en direct » des déclarations des participantes par les personnes qui en étaient chargées. De nouveau, la présence d'au moins une personne en observation et l'enregistrement audio des *focus groups* constituent des mesures prises pour limiter ces potentielles limites.

Les contraintes temporelles et logistiques inhérentes au projet de recherche ont pu générer des répercussions sur la collecte des données et la mise en œuvre des protocoles méthodologiques. La fixation de limites de temps pour chaque activité de recherche a pu restreindre la profondeur des discussions et des observations. La réalisation des marches et des balades à vélo exploratoires *in fine* pendant la période hivernale a également pu influencer les perceptions des participantes et la richesse des données recueillies. Ou encore la réalisation des *focus groups* dans un laps de temps relativement limité.

Enfin, il est essentiel de rappeler les limites inhérentes à **une approche qualitative et territoriale** dans le contexte de ce projet de recherche. Bien que ces approches offrent une compréhension approfondie et nuancée des pratiques et des enjeux associés à la mobilité active dans des contextes spécifiques, elles ne permettent pas de généraliser les résultats à l'ensemble de la population ciblée, à savoir les femmes en Wallonie. Cela est d'autant plus vrai que les territoires retenus pour les raisons évoquées précédemment ne sont pas représentatifs de la diversité des réalités de la Wallonie. Si Gembloux est une plus petite ville en connexion directe avec les villages environnants, Namur et Liège sont toutes deux des « grandes villes ». La réalité des enjeux en milieu rural n'a dès lors pu être appréhendée que marginalement. Par conséquent, les conclusions tirées de cette recherche seront susceptibles d'être limitées tant dans la portée des implications que dans la répliquabilité à d'autres contextes. L'objectif de cette recherche n'est pas de quantifier ou de démontrer un phénomène ou une expérience, lié à l'usage (ou le non-usage) de la marche et du vélo chez les femmes, mais plutôt de fournir une interprétation qualitative, riche et située de leurs expériences.

2. Les résultats : atouts de et freins à la pratique de la marche et du vélo

Ce chapitre présente les atouts de et les freins à la pratique de la marche et/ou du vélo identifiés par les participantes. Les résultats sont issus des retranscriptions des enregistrements audio des *focus groups* réalisées par HEC Consulting, et de l'encodage des carnets d'enquête et des notes de synthèse de terrain fournis par Tous à Pied et Pro Velo. Ces notes de synthèse présentaient les données recueillies lors des marches exploratoires, des balades à vélo exploratoires, ainsi que des ateliers photolangage et évaluation cible dans chacun des territoires. Nous traitons conjointement les résultats des différentes méthodes qualitatives, constatant la convergence des observations, mais nous soulignons les spécificités de chacune des méthodes lorsque cela s'avère pertinent.

Les atouts et les freins sont subdivisés en différentes thématiques et sous-thématiques. Pour chaque thématique, sont d'abord abordés les enjeux généraux communs à la marche et au vélo, puis sont identifiés les éventuels enjeux spécifiques à chacun de ces modes. Les enjeux spécifiques aux femmes, dans une perspective de genre, sont également identifiés lorsque cela est relevant. Ils seront discutés en détail dans l'analyse transversale (cf. chapitre 3).

Le choix des thématiques a été guidé par les déclarations des participantes, dans une approche inductive. Nous étayons ainsi nos propos en citant directement les participantes à l'aide de verbatims. À ce sujet, il faut préciser que les propos des participantes ont été anonymisés, et seule la méthode qualitative (*focus group*, marche exploratoire ou parcours à vélo exploratoire) permet d'identifier la séance au cours de laquelle ces propos ont été tenus.

Il convient également de souligner l'approche exploratoire du projet de recherche, visant plus à mettre en lumière la diversité des thématiques que l'approfondissement de chacune d'entre elles. Si nous avons relevé une assez grande convergence des constats issus des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires, nous avons aussi observé des préoccupations similaires dans les différents *focus groups*, et ce malgré la diversité des profils des participantes, même si la manière de les exprimer et l'intensité de la préoccupation pouvaient varier d'un groupe à l'autre.

L'approche qualitative ne permet pas de quantifier la récurrence des propos ; nous avons toutefois, dans la présentation des résultats qui suit, tenté d'identifier clairement les propos qui étaient portés par un grand nombre de participantes (« toutes » ou « la plupart des participantes ») et ceux qui étaient plus marginalement évoqués (« certaines participantes » ou « une participante »). Cette méthode qualitative ne permet pas non plus de tirer des conclusions générales sur les convergences et divergences entre les témoignages des femmes issues de groupes de profils différents, d'autant que nous ne disposons pas de données objectives concernant le statut socio-économique des participantes.

2.1. LES ATOUTS DE LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET/OU DU VÉLO

2.1.1. Le plaisir

Les notions de plaisir et de bien-être se révèlent omniprésentes dans les témoignages des participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires, aussi bien pour la marche que pour le vélo. Ces notions émergent comme l'un des atouts les plus fréquemment relevés.

2.1.1.1. Un temps de décompression

Marcher ou faire du vélo, cela peut être l'opportunité de prendre un moment pour soi, permettant d'être dans sa bulle. Dans la pratique utilitaire de ces modes de déplacement, c'est également un moment de décompression, agissant comme une soupape entre le travail (ou toute autre activité) et le domicile. Cette qualité des modes actifs a été relevée dans tous les *focus groups*, marches et parcours à vélo exploratoires, quel que soit le profil des marcheuses et des usagères du vélo. Cela ne signifie évidemment pas, comme nous le verrons dans les freins, que tous les déplacements à pied ou à vélo sont source de plaisir, mais plutôt que pour toutes, ils peuvent l'être.

« C'est que, quand on va travailler, à l'aller, ça réveille, quel que soit le temps qu'il fait. Et au retour, c'est un moment zen. » (focus group)

« Je trouve que ça nous libère de ce qu'on a eu la journée. » (focus group)

« Ça nous vide la tête. » (focus group)

« C'est bon pour l'esprit parce que moi, ça me fait du bien de marcher, ça me vide l'esprit puis, quand je vais marcher sur le temps de midi, c'est aussi pour attaquer la suite de la journée. » (focus group)

« Quand je suis à vélo, je me sens à l'écart de toutes les râleries. » (parcours à vélo exploratoire)

« Moi je trouve que le vélo est surtout chouette pour se déconnecter. Donc mon projet, quand il fait beau, pour me déconnecter, de faire l'effort d'aller au boulot à vélo. Mais bon c'est 1h30. » (parcours à vélo exploratoire)

Pour certaines participantes, opter pour les modes de déplacement actifs revient à adopter un style de vie plus lent, une « *slow life* », plus qualitatif, et à cultiver un rapport différent avec le temps.

2.1.1.2. Une immersion dans l'environnement

Les modes de déplacement actifs offrent l'opportunité de pratiquer une activité à l'extérieur, au « *grand air* ».

« J'aime marcher parce que je respire de l'air frais et je me détends. » (focus group)

De manière plus générale, la marche et le vélo permettent de s'immerger pleinement dans son environnement, d'admirer et de découvrir le paysage, d'être en contact avec la nature, d'apprécier l'architecture, et de construire ainsi à une meilleure connaissance de son lieu de vie. Marcher ou faire du vélo, c'est prendre le temps d'observer ce qui nous entoure et de s'émerveiller devant ce que l'on découvre.

« Quand on est dans une voiture, on est enfermé dans sa boîte, on n'a pas de contact avec l'extérieur, et moi je préfère me balader à vélo pour voir tout ce qu'il y a autour de moi. Mais c'est aussi connaître son lieu de vie, je connais les chemins autour de chez moi, ça me fait plaisir de savoir tout ça, un peu ce qui se passe autour de moi. » (focus group)

Le contact avec la nature est particulièrement mis en avant par les participantes des marches et des parcours à vélo. Dans le dispositif mené par Tous à Pied, la richesse perceptive et écologique émerge particulièrement comme une source de plaisir : l'espace urbain est d'autant plus apprécié lorsqu'il est animé par la diversité des formes et des couleurs de la végétation, qu'on y entend le chant des oiseaux, et que l'air y circule plus librement qu'au sein des artères encombrées par les voitures. Au sein de ces artères, les *stimuli* sont peu nombreux, voire se limitent aux couleurs des panneaux publicitaires.

Dans la pratique de la marche, explorer son quartier à pied, s'habituer à ses particularités et découvrir ses recoins, contribuent à établir un lien immédiat, c'est-à-dire non médié par un cockpit ou un pare-brise, entre les femmes et leur environnement quotidien. C'est ce que suggèrent certaines participantes des marches exploratoires, en soulignant qu'elles empruntent désormais des rues auparavant perçues comme dangereuses, simplement parce qu'elles leur sont devenues familières.

2.1.1.3. L'opportunité d'interactions sociales

Les modes de déplacement actifs offrent la possibilité d'interagir avec autrui, que ce soit par de simples échanges de sourires ou de quelques mots, ou par de véritables rencontres. Cette caractéristique est particulièrement tangible pour la marche car, à vélo, les rencontres sont souvent plus furtives. Ainsi, la marche favorise spécifiquement les interactions sociales, ce qui est perçu par de nombreuses participantes comme précieux, dans un monde où l'individualisme domine.

« La marche renforce le lien aussi entre les gens parce qu'on vit dans un monde très individualiste. Chacun est dans son coin. En marchant, ça renforce, ça vous rapproche. » (focus group)

« C'est l'occasion de parler avec des gens, de prendre le temps, voir des choses qu'on ne voit pas. » (focus group)

« C'est aussi le contact avec les gens : je trouve ça beaucoup plus convivial d'être à vélo, je dis bonjour aux piétons, si je vois quelqu'un qui a besoin d'aide, je vais m'arrêter, je vais lui proposer de l'aide. Au niveau de la convivialité aussi, j'ai l'impression que ça crée beaucoup plus de liens le vélo. » (focus group)

Dans la pratique du vélo, le sentiment d'appartenance à une communauté de cyclistes procure une satisfaction palpable ; il existe une véritable complicité entre les adeptes du vélo.

« Moi, quand je rentre dans mon quartier à vélo, je vois tous les enfants me dire bonjour, les copains que je croise à vélo et les voisins. En fait, je n'ai pas cette visibilité-là quand je me déplace en voiture. [...] Donc, on est vraiment ouverts sur le monde. On se voit de loin et on fait un signe, on se reconnaît. On rencontre des gens à vélo. Sur mon trajet de travail maintenant, il y a des gens que je croise, qui vont comme moi aux Guillemins et parfois, on se retrouve dans le même train. » (focus group)

« Comme avec les chiens, être en vélo donne un sentiment d'appartenance, on entre plus vite en communication avec ses paires. » (focus group)

Même le rapport avec les automobilistes peut se transformer.

« J'ai l'impression qu'à chaque fois, je m'assure d'établir une connexion visuelle même avec les automobilistes et je trouve que cela permet un truc qu'il n'y a pas quand on est derrière son volant de voiture. Ça me sécurise de me dire « on m'a vu » et « j'ai vu qu'il a vu que je l'ai vu. » (focus group)

Marcher ou faire du vélo, c'est également une opportunité d'être ensemble et de partager des moments privilégiés avec ses proches. C'est notamment une activité que de nombreuses femmes rencontrées apprécient de partager avec leurs enfants.

« Je trouve que c'est un moment où je parle avec mes enfants, alors que si on est en voiture, ce n'est pas la même chose. On partage autrement les choses quand on est à pied. Ce sont des moments privilégiés. On se raconte beaucoup plus qu'en voiture, où on n'est quand même pas disponibles. » (focus group)

« Moi je n'avais pas pensé à cet aspect-là de la marche, mais ça m'arrive de plus en plus de fixer des rendez-vous marche avec des amies, le week-end, au lieu d'aller boire un verre ou d'aller au resto, je préfère aller marcher 2-3 heures, histoire de pouvoir discuter, bouger, prendre l'air, c'est un atout en plus. Je ne sais pas si c'est un atout ou pas, mais c'est une autre façon de marcher. » (focus group)

Certaines cyclistes abordent aussi la question de la transmission : partager des balades à vélo avec ses enfants, c'est transmettre non seulement une pratique et un mode de vie, mais aussi renouer avec ses propres souvenirs d'enfance.

« Et puis pour quand même dire du positif sur la dimension genrée, je pense qu'en tant que maman là peut-être, on a une fonction d'apprentissage. Moi, je coache mes enfants à rouler à vélo quand ça se présente. Parfois, on fait un trajet en ville et du coup, là c'est la grande expédition, c'est gai de partager l'expérience. » (focus group)

2.1.1.4. L'émancipation et la prise de possession de l'espace public

Le dispositif mis en place par Pro Velo révèle que, pour certaines cyclistes, le vélo représente une manière de se réapproprier l'espace public, de s'affirmer et de ne pas céder à la peur, même si elles sont conscientes de leur vulnérabilité dans la circulation. Elles désirent montrer qu'il est possible de faire du vélo dans la vie quotidienne, en tant que femme, mais aussi en tant que parente. Ce constat a également été soulevé lors des *focus groups*.

« Avec mon compagnon, quand on fait du sport, j'aime bien être devant, c'est mon côté, les femmes aussi, elles savent faire. » (focus group)

« Pour moi, le vélo c'est la liberté, la voiture je me sens prisonnière. Alors qu'à vélo, on se sent puissante. J'utilise le vélo pour le loisir, et surtout pour faire des courses (une à deux fois par semaine). » (parcours à vélo exploratoire)

Comme nous le verrons par après, la maîtrise de son temps et de son itinéraire est aussi émancipatrice.

« Et aussi avoir le sentiment qu'on a le contrôle. Parce que quand tu es dans un bus, il y a plein de choses qui peuvent se passer, et tu fais quoi après ? Avec le vélo, tu vois le trajet, le temps, et il y a peu de choses qui peuvent arriver avec ton vélo. Et tu dépasses les voitures. » (focus group)

2.1.2. L'amélioration de la santé physique et mentale

Presque toutes les participantes des *focus groups* ont identifié l'amélioration de la santé physique comme un atout associé à la pratique régulière tant de la marche que du vélo. Les bénéfices comprennent le renforcement musculaire et la régulation de la respiration et de la pression artérielle. Marcher ou faire du vélo, c'est pratiquer un sport.

« Moi, il m'est venu maintenant l'idée que pour les personnes qui respirent difficilement quand elles marchent, ça aide plus, surtout celles qui ont de l'asthme, je trouve. J'ai eu de l'asthme, maintenant je n'en ai plus, mais je veux dire que quand je marche plus, je trouve que je respire mieux. » (focus group)

Les participantes reconnaissent également la marche et le vélo comme des moyens efficaces pour réduire le stress, en s'adonnant à une activité physique extérieure. Ces pratiques contribuent ainsi à améliorer la santé mentale et tendent à diminuer les tensions superflues, telles que celles liées aux embouteillages. Il faut noter que cet argument en faveur des modes actifs a été évoqué dans presque tous les groupes.

« J'ai changé de travail et donc, je fais beaucoup moins de kilomètres clairement, mais je le faisais pour ma santé mentale. Parce que j'étais dans un travail vraiment anxiogène, voire toxique et du coup sans ça, je crois que je n'étais pas en mesure de continuer. » (focus group)

Certaines participantes font part de contraintes de temps qui limitent leur capacité à pratiquer une activité sportive, entre leurs responsabilités professionnelles, leurs obligations familiales, telles que s'occuper des enfants, et leurs tâches domestiques, comme les courses. Elles soulignent ainsi que les déplacements à pied ou à vélo leur offrent la possibilité d'intégrer une forme d'exercice physique dans leur routine quotidienne, sans nécessiter de temps supplémentaires spécifiques.

« Et le vélo moi, ça a remplacé mes heures de sports. » (focus group)

2.1.3. L'action en faveur de l'environnement

La plupart des participantes des *focus groups* ont mis en avant la dimension environnementale de la mobilité active : marcher ou faire du vélo, c'est bon pour la planète. En effet, les modes de déplacement actifs ne contribuent pas à la pollution de l'air, présentent une empreinte carbone faible, voire nulle, et, de manière accessoire, ne génèrent pas de nuisances sonores. La qualité de vie en milieu urbain en est améliorée. Cette dimension a surtout été évoquée dans les *focus groups* consacrés au vélo.

Pour certaines participantes, ces modes de déplacement constituent même une manière de réduire l'éco-anxiété, c'est-à-dire de canaliser les émotions liées au sentiment de fatalité vis-à-vis des diverses crises écologiques. Ce choix modal permet ainsi de promouvoir des valeurs écologiques, mais aussi sociales si on considère son accessibilité financière.

« Et aussi le fait de participer à une société plus juste j'ai l'impression, on ne participe pas aux embouteillages, on ne participe pas à la pollution, c'est aussi quelque chose de positif je trouve. C'est un petit peu plus général et un petit peu plus méta que des problèmes concrets, mais c'est tout aussi important. » (focus group)

« J'ai choisi la carte terre (carte du jeu de société Dixit), le vélo c'est la protection de la planète. C'est la découverte du monde, une forme d'évasion aussi. La terre, c'est comme une perle qu'il faut protéger. Pour moi le vélo c'est super parce qu'on protège la planète. » (parcours à vélo exploratoire)

« Il y en a une d'entre vous qui parle aussi de l'environnement, forcément ça ne pollue pas de marcher, ça c'est vrai. » (focus group - Animatrice résumant les propos des participantes)

Quelques participantes évoquent également l'opportunité de donner l'exemple à leurs enfants, en adoptant des modes de déplacement alternatifs qui réduisent l'empreinte écologique.

2.1.4. L'économie financière

Les *focus groups* consacrés à la marche ont mis en avant l'avantage économique de ce mode de déplacement : marcher, c'est gratuit.

« La marche, ça ne demande pas d'investissement à part peut-être des bonnes chaussures et un K-Way. » (focus group - Animatrice résumant les propos des participantes)

Concernant le vélo, les opinions sont plus nuancées. La plupart des participantes considèrent que le vélo présente l'avantage d'être un mode de déplacement économique, moins coûteux que la voiture, et dans certains cas, que les transports en commun. Cependant, certaines d'entre elles estiment que le coût associé à l'achat d'un vélo (surtout s'il est électrique ou s'il s'agit d'un vélo cargo, par exemple) et l'achat des équipements nécessaires peuvent constituer un frein.

- « Animatrice : Le vélo, tu dis que c'est économique, c'est ça ?
- Oui, je ne paie pas l'essence.
- Oui, l'essence, l'assurance de la voiture.
- Oui voilà, tout ça j'évite.
- Oui, ce sont des choses que tu économises.
- Le parking.
- Il ne faut pas oublier les radars.
- Ma meilleure amie vient de me dire qu'elle s'est prise 30 € de PV parce qu'apparemment, elle n'était pas bien garée. » (focus group)

2.1.5. La maîtrise et le gain de temps

2.1.5.1. La maîtrise de son temps

Un autre atout associé aux modes de déplacement actifs, relevé tant dans les *focus groups* que lors des marches et des parcours à vélo, est l'autonomie. Avoir le contrôle de son temps et de son itinéraire est un point central dans les arguments avancés. Marcher ou faire du vélo signifie ne pas dépendre d'un horaire de transports en commun ou ne pas risquer d'être retardée par des embouteillages.

La maîtrise du temps procure un sentiment de liberté et est émancipatrice, surtout pour les femmes qui ont souvent des chaînes de déplacement complexes (conduire les enfants à l'école ou à une activité, faire des courses, aller au travail, etc.).

« Avec le vélo, on s'en fout des embouteillages, on avance. » (focus group)

« Tu es libre, tu n'as pas besoin d'acheter de tickets ou attendre à 10h ou à 15h, non. Tu es libre, tu te dis aujourd'hui je vais sortir maintenant je vais faire une course, tu es libre, tu n'as pas besoin d'attendre quelqu'un. » (focus group)

« Et donc par défaut, parce que les transports en commun ne m'allaient pas, je me sentais dépendante du bus. À l'époque, c'était un bus toutes les heures à Lives-sur-Meuse, même maintenant j'ai l'impression de perdre trois heures de ma vie dans le bus, à l'attendre, etc. Donc en fait, c'est vraiment par défaut, mais aussi un besoin d'indépendance. C'est un truc, je ne faisais plus autrement, vraiment ça fait partie de mon quotidien et je n'y réfléchis plus. Forcément, par défaut, ça se met en place, et maintenant c'est par plaisir. » (focus group)

« Mais en lien avec la flexibilité et l'autonomie, moi j'avais justement mis, pas besoin de chercher une place de parking. Parce que je trouve aussi qu'on peut s'accrocher n'importe où. » (focus group)

« Mais c'est vrai que moi je suis plus vélo maintenant, pour gagner du temps, par fiabilité en fait, être sûre d'être là à l'heure par rapport aux bus au Sart-Tilman où c'est très très peu fiable. » (focus group)

« J'ai choisi la carte (du jeu de société Dixit) lianes, parce qu'à vélo on peut couper les lianes des travaux et du trafic pour arriver à sa destination, c'est magique ! » (parcours à vélo exploratoire)

2.1.5.2. La rapidité des déplacements

En ville, la marche et le vélo sont considérés par certaines participantes comme les modes de déplacement les plus rapides.

« Je marche beaucoup parce qu'aujourd'hui, il est plus rapide de marcher à Liège qu'en bus. » (focus group)

La vitesse est principalement associée au vélo. Ce mode de déplacement permet non seulement de se déplacer rapidement, mais aussi de parcourir de plus longues distances que la marche.

« Quand j'ai des réunions dans le village, souvent c'est à l'autre bout et le soir, c'est long, c'est bien un quart d'heure pour arriver au bout du village alors qu'en vélo, j'y suis en cinq minutes. » (focus group)

« Le soir, marcher 1h c'est trop, mais en journée c'est OK. Le soir, je prends le vélo pour aller plus vite. » (focus group)

En conclusion

Le plaisir, l'amélioration de la santé physique et mentale, l'action en faveur de l'environnement, l'économie financière, et la maîtrise et le gain de temps sont autant d'atouts de la pratique de la marche et du vélo, relevés par les participantes des focus groups, des marches et des parcours à vélo exploratoires.

Un constat transversal relatif à la position spécifique en tant que femme, mais aussi en tant que parente, a également émergé. Certaines participantes ont souligné le plaisir de partager des moments à pied ou à vélo avec leurs enfants et de leur transmettre ces pratiques, en particulier le vélo. D'autres ont souligné être préoccupées par l'état de la planète, qu'elles laisseront aux générations futures, en relevant l'action en faveur de l'environnement comme un atout principal de ces pratiques. Elles sont également soucieuses de donner l'exemple à leurs enfants. De plus, certaines participantes voient la marche et le vélo comme un moyen de gagner du temps et de conquérir un moment de liberté dans leur quotidien, où la charge de la famille leur incombe encore largement. Ainsi, ces modes de déplacement, principalement utilitaires, leur permettent de pratiquer du sport sans « perdre » de temps, tout en offrant un espace de décompression dans une vie où leur charge mentale, liée notamment aux tâches familiales et ménagères, est parfois envahissante.

2.2. LES FREINS À LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET/OU DU VÉLO

2.2.1. La dépendance à la voiture

Dès que l'on s'éloigne des centres-villes, les distances à parcourir et la pauvreté de l'offre de transports en commun – en termes de fréquence, de desserte ou de fiabilité des horaires – conduisent à se replier rapidement sur le transport automobile. Ce dernier est en effet perçu comme le mode le plus rapide et le plus confortable. Nos territoires d'investigation (Liège, Namur et Gembloux) étant principalement urbains, les témoignages en ce sens n'ont pas été très nombreux.

« J'habite à Gesves donc entre Namur et Ciney-Huy. Donc, c'est en plein village et pour quitter Gesves, il faut une voiture, il n'y a rien à faire. Il y a des bus, le nombre de bus a augmenté dernièrement avec des bus express mais c'est pour aller sur Namur. Pour revenir sur Gembloux, c'est vraiment compliqué. Comment je me déplace ? Donc en voiture. » (focus group)

« Alors moi j'habite aussi un petit village mais dans le Brabant Wallon. Le Brabant Wallon est très mal desservi en transports en commun. Tout le monde a 2-3-4 voitures. Donc, je viens travailler en voiture. » (focus group)

Par ailleurs, pour certaines femmes, qui doivent effectuer de nombreux trajets (professionnels ou autres) au cours de la journée de travail, ou qui travaillent sur des horaires atypiques (de nuit), la dépendance à la voiture est aussi une réalité. Les charges domestiques dont les courses et le transport des enfants incombant encore largement aux femmes, leurs chaînes de déplacement sont souvent complexes (aller conduire les enfants à la crèche, puis à l'école, puis aller au boulot, puis aller

faire des courses, aller rechercher les enfants à la crèche et à l'école avant la fin de la garderie, etc.) et imposent parfois le choix de la voiture.

« Ce qu'il y a c'est que mes enfants ont plus de 20 ans mais j'ai toujours 3 enfants mais quand ils étaient petits, c'était vraiment très compliqué et ce n'était pas possible d'imaginer autrement que d'avoir une voiture. » (focus group)

Il faut noter que, dans certains cas, l'attachement à la voiture est (aussi) d'ordre plus symbolique : la voiture individuelle est un marqueur social ou un symbole d'ascension sociale auxquelles certaines femmes sont très attachées.

L'intermodalité – c'est-à-dire la possibilité de concilier plusieurs modes de déplacement sur un même trajet – est envisagée comme un objectif à atteindre, et également comme une manière de désenclaver les zones rurales et périurbaines de leur dépendance à la voiture individuelle.

« On est dans une démarche où on essaie globalement de ne pas trop prendre la voiture. Quand on part en vacances ou quoi, on est très fort train et tout ça, mais on a une voiture et dès que ce sont des trajets qui prennent trois fois plus de temps en transports qu'en voiture, c'est la voiture. » (focus group)

« Un des challenges aussi, c'est que le transport public s'arrête avant ou à minuit, c'est une des choses qui est un peu difficile. » (focus group)

2.2.2. La mauvaise qualité des infrastructures

2.2.2.1. L'inadéquation des infrastructures et le manque d'entretien

Le manque d'infrastructures adaptées et l'inadéquation ou la mauvaise qualité de celles-ci sont parmi les freins les plus fréquemment soulevés par les participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires, aussi bien pour la marche que pour le vélo.

Le manque d'entretien

Le manque d'entretien des voiries et des trottoirs est particulièrement pointé : les trous et autres obstacles représentent un danger, tant pour les piétonnes que pour les cyclistes, même si ce point semble plus préoccupant pour ces dernières. Lors des balades à vélo, certaines participantes ont notamment relevé la présence de tessons de verre aux abords des pistes cyclables, au niveau de bulles à verre, ce qui augmente le risque de crevaisons. De plus, les racines d'arbres qui soulèvent le bitume et les feuilles mortes qui augmentent le risque de glissades sont autant de dangers pour les cyclistes.

L'absence ou l'inadaptation des trottoirs et pistes cyclables

Pour les marcheuses, le sous-dimensionnement, voire l'inexistence des trottoirs, est presque systématiquement relevé par les participantes.

« Sur la chaussée qui arrive chez moi, il y a des gens qui sont à pied parce que tout le monde ne sait pas se payer une bagnole, donc il y a des gens qui sont à pied et ils se font frôler. Il n'y a rien ou alors oui, ils doivent marcher dans l'herbe. » (focus group)

En milieu périurbain ou rural, l'absence ou l'inadéquation des infrastructures peut prendre d'autres formes.

« Dès qu'on s'éloigne un peu des villes ou qu'on va à la campagne, des fois, je me retrouve à marcher le long d'une grosse route, je traverse en plein milieu d'un truc parce qu'il n'y a pas de passage piéton à 500 mètres à gauche, à droite, et ça, je trouve que ça n'encourage pas le

fait de marcher pour de longues durées par exemple ou en dehors des centres-villes. » (focus group)

« Quand mes filles étaient bébés, à l'époque dans la campagne où j'habitais, il n'y avait jamais de trottoirs en continu. C'est impossible de se balader en poussette donc j'ai fini par prendre les porte-bébés parce que je voulais marcher mais c'est vrai que ça n'encourage pas du tout. » (focus group)

À cela s'ajoutent la hauteur excessive des bordures et l'encombrement des chemins piétons, qui rendent la circulation difficile, surtout pour les personnes à mobilité réduite, ce qui inclut également les personnes qui se déplacent avec une poussette ou un caddie de courses, par exemple.

« Je ne sais même pas comment on appelle ça en termes techniques, mais quand la bordure est coupée pour pouvoir rouler dessus, donc à vélo on peut grimper sur un trottoir plus facilement par là mais quand on est avec une béquille ou avec une chaise roulante ou des choses comme ça, c'est beaucoup plus compliqué et donc je pense que c'est aussi une question de continuité des parcours qui doivent aussi être adaptés pour les personnes à mobilité réduite, quelle que soit la mobilité réduite et je dirais même aussi pour les personnes qui sont en situation de mal voyance. » (focus group)

« On ne pense pas aux gens à mobilité réduite, alors qu'en fait on est tous à mobilité réduite à plusieurs moments de notre vie parce que même si on est valide, il y a un moment on a été enfant, on ne sait pas bien marcher, et quand on sera plus âgée aussi. Et donc quand je vois les rues à Liège, je trouve que, enfin moi ça va parce que je suis mobile, c'est quand même compliqué. » (focus group)

« Parce que moi je vais avec ma fille avec la poussette, il y a un coin quand je passe à pied, il y a tous les pavés qui sont tombés. Il y a des trous et tout et moi, avec les roues je galère. Ils font leurs travaux pour le tram mais un petit truc comme ça, ils ne savent même pas le refaire. Ça m'énerve à chaque fois que je passe là. » (focus group)

« En poussette, à cause des trous dans le trottoir, je dois parfois aller sur la route avec ma poussette, c'est vraiment très dangereux avec les voitures qui arrivent. » (focus group)

Pour les cyclistes, le manque d'infrastructures en site propre, notamment le long de grands axes routiers, est régulièrement mentionné par les participantes.

« Il n'y a pas assez de pistes cyclables, s'il y en avait plus, j'en ferais plus, je suis habituée au calme de la campagne, du coup en ville, c'est très stressant. » (focus group)

L'encombrement des pistes cyclables est également ponctuellement relevé par les participantes.

« Sur Namur, mais je pense que c'est un petit peu aussi en dehors, il n'y a pas assez de zones cyclables. Quand il y en a, soit elles ne sont pas respectées, soit il y a des obstacles dessus. J'ai eu le grand plaisir de voir qu'on avait retiré un gros bac à fleurs en béton dans une des rues des 4 coins. Mais sinon, c'était sur l'endroit cyclable, et donc il fallait le quitter l'endroit cyclable. » (focus group)

Le manque de lisibilité et la discontinuité des parcours

Le manque de clarté dans la signalisation et de lisibilité de certains espaces cyclables entraîne de la confusion et rend les déplacements moins sécuritaires. Les cyclistes ne savent pas où se placer et craignent sans cesse de déranger. Ce frein a été relevé lors des parcours à vélo, où certaines participantes ont exprimé se sentir plus en sécurité lorsque la présence de pistes cyclables est légitimée par un marquage approprié sur la voirie.

« Parfois il y a des zones où j'ai l'impression de ne pas avoir le droit de rouler à vélo. Mais je n'y vois pas clair, je ne sais pas si j'ai le droit d'être là. » (parcours à vélo exploratoire)

« En fait, je n'avais même pas vu qu'il y avait une piste. Il n'y a même pas de couleur de différenciation des pavés. À Rocourt, il y a une différence de pavés mais à Seraing, pas du tout. » (focus group)

« Personne ne connaît la règle, on nous envoie en tant que cyclistes faire les policiers. » (parcours à vélo exploratoire)

Le manque de lisibilité de certains espaces entraîne également de la confusion pour les marcheuses. Lors des marches exploratoires, certaines participantes ont relevé, sur certains tronçons des itinéraires, que la séparation entre les zones réservées aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons et piétonnes n'est pas clairement indiquée ou a été effacée avec le temps. Cette ambiguïté oblige les marcheuses à rester constamment vigilantes, ce qui nuit à leur expérience de la marche.

À Liège et à Namur, la mauvaise gestion des itinéraires en période de travaux a été aussi relevée par certaines participantes comme un facteur générant un manque de lisibilité, ce qui crée un sentiment d'insécurité. À Liège, les travaux du tram y occupent en effet une place importante dans les griefs que les participantes adressent à l'infrastructure de mobilité. En matière d'usage de la voie publique, les chantiers entraînent des détours parfois importants. Ils créent des situations de confrontation entre les usagers et usagères des modes de déplacement actifs et les automobilistes, et dans une moindre mesure, entre les cyclistes et les piétons et piétonnes. Cette mauvaise gestion se traduit par un manque de clarté dans la signalisation, une signalisation non mise à jour en fonction de l'avancement des travaux, ainsi que la discontinuité ou le manque de lisibilité des parcours. Il faut noter que l'impression d'un manque de prise en considération des usagers et usagères des modes actifs dans la gestion des travaux mène, pour certaines participantes, à un sentiment d'être laissées pour compte.

Pour les cyclistes, la discontinuité des parcours est pointée par certaines participantes. Il n'est pas rare qu'un aménagement cycliste s'interrompe brutalement au niveau d'un carrefour, par exemple, mettant ainsi les cyclistes au cœur du trafic, en danger.

« En particulier, aux endroits de jonction, lorsqu'on rejoint ou quitte la chaussée, les signalisations semblent ne pas être suffisantes, ou pas suffisamment lisibles. Par exemple, une partie du groupe d'une balade à vélo a manqué une piste cyclable et a roulé sur la chaussée, alors qu'une piste était prévue à côté mais on ne la voit pas quand on ne connaît pas. » (parcours à vélo exploratoire)

Pour les marcheuses, le constat est le même. Dans l'aménagement des parcs et des jardins publics, par exemple, certaines participantes des marches soulignent le fait que les chemins imposent parfois des détours, contribuant à rendre la traversée d'un parc chronophage. Alors qu'ils sont censés être plus agréables pour les piétons et piétonnes, ces espaces sont parfois évités, déplorent-elles.

2.2.2.2. Des matériaux inadaptés

Le choix de matériaux inappropriés, comme la pierre bleue qui peut s'avérer glissante, ou certains pavés particulièrement inconfortables, est mentionné par certaines participantes des *focus groups* consacrés à la marche et des marches exploratoires.

« Ça, c'est une tuerie. Tu sais qu'il y a certaines de mes chaussures, je ne les mets pas si je sais que je vais là, je marche comme ça. Déjà avec des talons dans les pavés, ce n'est pas possible. Des semelles glissantes sur des trucs lisses, ce n'est pas possible non plus. » (focus group)

2.2.2.3. Le manque ou la mauvaise qualité de l'éclairage

Le manque d'éclairage ou sa mauvaise qualité est perçu par certaines participantes comme une source d'insécurité, tant objective, par crainte de tomber ou de se blesser en raison d'une mauvaise visibilité, que subjective, par peur d'une mauvaise rencontre.

« Moi j'ai mis qu'il fallait plus d'éclairage parce qu'il y a des rues, elles sont toutes noires, j'ai une lampe de poche dans mon sac à main parce qu'avec mon fils, on ne voyait même pas où on marchait donc en fait, c'était juste pour éclairer devant nous parce qu'on ne voyait rien du tout. Et j'avais peur qu'on se blesse. » (focus group)

« Moi j'ai quand même été effrayée en roulant en hiver le soir, le fait de ne pas voir les flaques d'eau. J'avais fait exprès de justement utiliser mon vélo un jour alors qu'il faisait tout noir et qu'il drachait, sur le chemin à travers le bois. Mais ce n'était pas sécurisé, je ne voyais pas les flaques d'eau, ça m'a un peu effrayée. Je me suis dit que ce serait la dernière fois. » (parcours à vélo exploratoire)

Cet obstacle a également été mis en évidence lors des marches exploratoires : de jour ou de nuit, le ressenti d'un lieu peut varier.

Cependant, le rapport à l'éclairage est nuancé. Il témoigne du caractère complexe des socialisations de genre, au cours desquelles la peur sexuée est inculquée aux filles et sera peut-être, plus tard, ravivée par des expériences de violence. Des participantes à deux *focus groups* ont souligné qu'un éclairage trop vif était susceptible de survisibiliser les cyclistes et de créer ainsi un sentiment d'insécurité, en attirant trop l'attention. Les extraits suivants témoignent du caractère ambivalent de la lumière, qui renvoie au travail constant des femmes pour trouver un équilibre entre être trop vue et ne l'être pas assez.

« Moi je trouve qu'il y a deux choses par rapport à la question de l'éclairage. Il y a d'une part, le fait d'être vue en tant que cycliste pour comme tu dis pour ne pas se faire écraser. Et puis il y a le fait, quand j'arrive dans un endroit et qu'il fait très sombre, je ne peux pas trop évaluer mon environnement et c'est parfois quelque chose qui me donne un sentiment d'insécurité. Et à l'inverse quand il fait très sombre, on ne sait pas non plus dire forcément si c'est un homme ou une femme sur un vélo parce qu'on voit que nos phares s'il fait noir. Donc j'ai un peu une relation ambivalente par rapport à la question de la luminosité. » (focus group)

« Pour moi l'éclairage c'est l'inverse en fait : je me sens moins en sécurité avec de l'éclairage que sans. Et je pense que c'est complètement culturel, complètement lié à l'apprentissage. Parce que spontanément, on a peur du noir, enfant, on a peur du noir, etc., et le fait d'avoir été habituée très jeune à ne pas avoir peur du noir, à avoir fait des promenades en forêt la nuit et tout ça, et le fait aussi d'avoir eu des agressions en plein jour ou sous un lampadaire a fait que. » (focus group)

2.2.2.4. Les mauvaises conditions de l'intermodalité

Pour les cyclistes, les freins à l'intermodalité relèvent plutôt de l'infrastructure. Certaines participantes ont signalé, en effet, qu'il pouvait être difficile, voire impossible, de transporter son vélo dans le bus et de le stationner en sécurité à proximité des arrêts de bus ou de leur lieu de travail.

« Et même prendre le vélo et le bus, ce n'est pas possible, on le met où le vélo ? » (focus group)

Dans le train, le transport du vélo est limité par le nombre maximum de places vélo dans le train, et coûteux, via un supplément vélo par trajet. Bien que les vélos pliables bénéficient de la gratuité dans le train, certaines participantes soulignent que leur poids, jugé élevé, peut être dissuasif.

« C'est galère de plier un vélo, c'est lourd. Moi, je ne voyais que des inconvénients de prendre mon vélo dans le train. » (focus group)

D'autres participantes ont également relevé que, dans les gares, les infrastructures ne sont pas toujours adaptées aux vélos et l'accès aux quais est parfois malaisé. Il faut porter son vélo dans des escaliers ou le transporter par les escalators.

« Disons que moi... je ne trouve pas de rampe à la gare. Je ne sais plus quelle gare. Je ne sais plus porter mon vélo pour monter les escaliers, croyez-moi, il fait quand même 20 kilos. » (focus group)

« Aussi, je ne sais pas si vous avez déjà fait l'exercice mais le train arrive à Liège-Guillemins pour aller à Ostende, le quai est bondé et je ne sais pas où est le compartiment où tu peux mettre ton vélo et donc si tu es au tout début du quai et que le compartiment de vélo est tout à la fin du train. C'est assez stressant. Il y en a, il y en a certains qui sont adaptés : qui sont à la bonne hauteur, etc., dans les plus récents mais ce n'est pas le cas dans tous. Parfois, il faut monter son vélo comme ça. » (focus group)

Des initiatives visant à favoriser l'intermodalité vélo-train existent, mais elles semblent peu connues.

« L'intermodalité n'est pas encore super intéressante pour le moment. Il y a plein de choses qui sont mises en place, mais en fait elles ne sont pas connues. Par exemple il y a une application de la SNCB spéciale vélo, mais en fait il faut aller sur le site internet ce n'est même pas sur l'application générale pour la connaître. » (focus group)

2.2.2.5. Le manque de mobilier urbain

Spécifiquement pour la marche, le manque de bancs permettant notamment aux personnes âgées, aux femmes enceintes ou aux femmes accompagnées d'enfants de faire une pause, est relevé comme un obstacle. Ce constat est partagé par certaines participantes des *focus groups* consacrés à la marche et des marches exploratoires.

« Pour les séniors, plus âgés que moi, je n'ai pas dit que j'avais 70 ans. C'est l'absence de bancs tous les 300-400 mètres pour se reposer. Pour les gens qui sont moins mobiles s'ils savent qu'ils auront un banc un peu plus loin, ils vont y aller. » (focus group)

Le faible nombre de toilettes publiques a également été relevé.

« Je voyais l'absence de toilettes. [...] Vous traversez des quartiers où il n'y a pas de cafés, surtout avec l'âge, vous avez besoin plus fréquemment. » (focus group)

Ainsi, la seule alternative pour les personnes qui ont besoin des commodités est de s'installer dans un café pour utiliser les toilettes, ce qui les oblige par conséquent à consommer. Passer du temps dans l'espace public sans entrer dans une relation marchande devient de plus en plus compliqué, sinon dans les zones délaissées par l'aménagement urbain, précisément où « flânent » des hommes eux aussi exclus des espaces d'activité. Ainsi, la privatisation de l'espace public contribue-t-elle à créer des frontières symboliques dans certains quartiers, et par là, à définir les publics de ces quartiers ? Dès lors, les femmes sont spécifiquement prises en étau entre payer pour l'accès à la ville et se retrouver dans des lieux peu attirants. La désertion simple de l'espace public devient donc une issue à ce dilemme.

2.2.2.6. Les mauvaises conditions pour le stationnement des vélos

Spécifiquement pour le vélo, les participantes sont nombreuses à souligner les difficultés à trouver un endroit pour stationner leur vélo confortablement et de manière sécurisée.

« Donc, je vais partout tant que je sais mettre mon vélo en sécurité quelque part, c'est le seul frein qui fait que je ne le prends pas. » (focus group)

Même lorsque des parkings à vélos existent, ils ne sont pas toujours adéquats tant en termes d'infrastructure qu'en termes d'emplacement/de localisation.

« Il faut toujours protéger son vélo et parfois il n'y a juste pas vraiment d'endroit adéquat pour l'attacher. Là je vais faire mes courses chez Blokker où il y a des, je ne sais pas comment on appelle ça, des racks où il y a juste la roue qui passe, qui plie les rayons, qui ne tiennent pas. Avant, j'avais un vélo bas de gamme et ça ne posait pas de problème de risquer de plier un peu les rayons. Maintenant que j'ai investi dans un meilleur vélo, ça me pose un problème de le mettre là. J'ai peur qu'on me le vole parce que le cadre il est comme ça donc je dois le mettre beaucoup plus loin. Et donc quand je sors du magasin avec ma sacoche de courses remplie, c'est embêtant de ne pas avoir une infrastructure juste devant le magasin pour mettre mon vélo. » (focus group)

« J'allais dire qu'au Biocap, il y a ces fameux trucs et ici aussi, juste à côté des 3 Clés là, ils ont mis un parking vélo qui est aussi un truc avec des ronds comme ça où à mon avis, on ne doit plus plier la roue donc il n'y a pas moyen d'attacher son vélo et c'est vraiment, à Gembloux, il y a vraiment des grands vols de vélo. Moi, je me suis déjà fait piquer ma roue avant, et donc moi je me balade toujours avec deux cadenas, un pour ma roue avant et un pour mon cadre et donc, c'est super lourd. Et parfois, là où je ne sais pas, je dois réfléchir, et je me dis où est-ce que je vais mettre mon vélo. Et si je ne sais pas où l'attacher, je ne le prends pas. » (focus group)

Ces mauvaises conditions pour le stationnement des vélos peuvent ainsi générer de l'insécurité, et imposer aux cyclistes une charge mentale et un stress. Le stationnement du vélo doit donc être anticipé, réfléchi stratégiquement, ce qui décourage son usage spontané. En effet, le risque de vol, particulièrement lorsqu'il s'agit d'un vélo électrique, ne quitte pas l'esprit des cyclistes. Certaines participantes ont expliqué avoir acheté plusieurs types de vélo, en utilisant par exemple des vélos d'occasion ou de moins bonne qualité pour se déplacer en ville. Une telle stratégie a évidemment un coût.

« Quand je sais que j'ai une solution (ndlr de parking), je prends le vélo. Si je n'ai pas de solution, je ne le prendrai pas. Je ne vais pas le laisser. Exemple, je vais jeudi au cinéma avec ma fille, je n'ai pas de solution donc je prendrai la voiture quitte à aller dans un parking mais je ne vais pas prendre mon vélo, ça n'a pas de sens. » (focus group)

« Moi je vais travailler en vélo électrique et j'ai aussi plusieurs vélos. Donc j'ai un vélo pourri pour quand je vais dans le centre-ville. » (focus group)

« Maintenant que j'ai le vélo électrique, j'ose moins m'accrocher partout, je préfère aller dans des endroits plus sécurisés, et on a une assurance sur le vélo. » (focus group)

Le risque de vol s'étend également à l'équipement des vélos, tels que le casque, les sacoches ou les phares.

« J'ai des petites lampes qui coûtent quelques euros parce qu'on n'a pas arrêté de me les voler tout le temps. » (focus group)

Certaines participantes apportent des nuances et soulignent que le risque de vol ne constitue pas un frein majeur, plutôt un frein psychologique.

« Moi j'ai un électrique, je le stationne n'importe où, peu importe où je vais, je trouve toujours un poteau. Franchement, j'ai zéro problème. » (focus group)

« Oui, et sur l'enjeu du stockage du matos, j'ai une sacoche. Aujourd'hui vous ne m'avez pas vue avec mon casque alors que je suis venue en vélo, mon casque est accroché à mon cadenas. Mes gants, ils sont dans ma sacoche. J'ai juste pris la seule chose de valeur que j'avais sur moi, tout le reste est dans ma sacoche, et je n'ai jamais eu aucun problème. » (focus group)

2.2.3. La confrontation avec les autres usagers et usagères de la voie publique

« Les voitures, c'est quand même un enfer il n'y a personne qui te respecte quoi qu'il arrive. Si tu te mets sur le trottoir, tu te fais engueuler par les piétons et tu comprends parce que quand tu es piéton, ça t'énerve qu'il y ait les vélos. En fait, le vélo n'a jamais sa place nulle part, ni sur les routes ni sur les trottoirs. Et il y a quand même très, très peu de pistes cyclables. » (focus group)

2.2.3.1. Les conflits avec les automobilistes

La cohabitation conflictuelle avec les usagers et usagères de la route est relevée par la plupart des participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires.

Les automobilistes, surtout au volant de véhicules de grande taille, semblent envahis par un sentiment de supériorité, selon certaines participantes. Ces derniers peuvent manquer de respect et d'attention envers les autres usagers et usagères de la route, adoptant une conduite trop rapide ou trop proche des piétonnes et des cyclistes, mettant ainsi ces dernières en état d'alerte constant. Tant les piétonnes que les cyclistes se sentent ainsi menacées par les automobilistes.

« Mais donc le danger c'était de tomber, les voitures qui démarrent, qui ne regardent même pas qu'on est là, les voitures qui viennent en face ou qui dépassent et qui ne respectent pas le mètre d'écart. » (focus group)

« Sur cette carte (du jeu de société Dixit), je me sens comme le petit oiseau blanc entouré d'oiseaux noirs qui m'empêchent de rouler. Mais j'y arrive toujours. (Qui sont les oiseaux noirs ?) C'est le trafic routier, les automobilistes. Mais bon, ça reste agréable de rouler à vélo, même s'il y a beaucoup d'oiseaux noirs. » (parcours à vélo exploratoire)

Ces conflits semblent directement liés à l'inadéquation des infrastructures et à l'absence de partage approprié de la voirie et de l'espace public, selon certaines participantes.

« Et pour rebondir sur l'espèce d'hostilité qu'il y a entre les différents usagers, je pense que c'est justement le manque d'infrastructures qui génère cette hostilité parce que moi, je suis souvent piétonne, je suis quasi toujours en vélo mais c'est vrai que pareil, quand je suis dans une voiture, je me rends compte qu'il n'y a pas toujours de visibilité. Peu importe ta position, tu vas t'énerver sur l'autre qui est le danger et je pense qu'il y a ce truc où moi je me fais souvent agresser en tant que vélo et parfois j'en veux aux trottinettes, parfois j'en veux aux piétons et parfois j'en veux aux bus. Et donc, il y a ce truc où les gens finissent par se détester mais c'est aussi parce qu'il n'y a pas de pistes cyclables et d'environnement adapté pour chacun. » (focus group)

« Moi je crois que les conflits entre utilisateurs, ils viennent du manque d'infrastructures adaptées et c'est pareil sur les Ravel en ville, le nombre de vélos il a explosé en fait sur le Ravel, surtout à partir du Covid moi j'ai quand même fort remarqué la différence, et les piétons ont oublié que le Ravel, c'est une voie partagée en fait à la base. » (focus group)

Même à l'arrêt, les voitures mal garées peuvent diminuer la visibilité et mettre en danger les usagères des modes actifs.

« Les voitures se garent sur les trottoirs, je suis obligée de marcher sur la route, on me klaxonne. Je fais « merci », je ne sais pas où je dois aller, je dois monter sur la voiture ? » (focus group)

Certaines cyclistes expriment spécifiquement leur crainte par rapport aux voitures. Elles redoutent non seulement les accidents, mais aussi d'être perçues comme trop lentes ou de gêner, ce qui pourrait leur valoir des insultes. Les rues en sens unique limité sont particulièrement identifiées comme anxiogènes par les participantes. Un Sens Unique Limité (SUL) consiste à autoriser les cyclistes à circuler à contresens dans une rue à sens unique.

« Je suis nerveuse avec les routes où le vélo est prioritaire. On bloque beaucoup de voitures et de bus, car on roule plus lentement. » (focus group)

« Moi personnellement, maintenant j'essaie de prendre le moins possible de rues à sens unique limité parce que je trouve que c'est très dangereux vu que les voitures ne les respectent pas. Surtout les routes ne sont pas forcément larges assez pour vraiment être en sécurité mais je trouve que c'est une fausse bonne solution. » (focus group)

« Des rues à sens unique où le vélo peut passer et il y a beaucoup de voitures qui ne captent pas et qui pensent qu'on est en sens unique. On se fait klaxonner. » (focus group)

D'autres participantes signalent également une méconnaissance du Code de la route de la part des automobilistes concernant les mesures spécifiques au vélo.

« Les conducteurs, enfin les automobilistes qui ne connaissent pas, ça aussi c'est peut-être, les législations aussi au niveau du Code de la route pour les vélos en fait. Donc moi, je me fais tout le temps engueuler alors que je suis dans mes droits en fait. Et même la fois passée par un policier qui me dit « Vous ne pouvez pas tourner là ». « Si, il y a le panneau là, juste là, qui dit que je peux tourner à droite ». » (focus group)

« Les vélos doivent dépasser par la gauche des voitures par exemple, je me fais régulièrement insulter parce que je dépasse les voitures par la gauche, alors que c'est pour créer ce fameux contact visuel. Et pareil, les voitures, quand elles sont en file, elles sont vraiment toutes un peu... On doit vraiment slalomer entre les voitures. » (focus group)

Quelques participantes mentionnent également leur propre manque de connaissance du Code de la route comme un obstacle à la pratique du vélo, en particulier pour celles qui ne possèdent pas le permis de conduire et n'ont donc pas été amenées à apprendre ces règles.

« Ici j'ai peur, parce que je ne connais pas du tout le Code de la route. Ça me fait peur avec des voitures, c'est ça qui me fait peur. En plus, j'aimerais d'abord faire le permis pour connaître d'abord le code de la route et tout ça. » (focus group)

Comme nous l'avons vu dans la présentation des atouts de la pratique de la marche et/ou du vélo, certaines cyclistes aguerries et confiantes n'hésitent pas à prendre leur place dans la circulation ; c'est pour elle un moyen d'émancipation.

« J'ai le sentiment que les autos sont nerveuses. Je dois serrer les fesses car je n'ai pas la place mais zut ! Je prends ma place aussi ! » (parcours à vélo exploratoire)

Toutefois, certaines participantes des *focus groups* ont noté que ce sentiment d'insécurité par rapport aux autres usagers et usagères de la route était plus prononcé chez les femmes cyclistes, qui se sentent moins légitimes dans l'espace public, et sont donc moins assertives.

« Et les hommes, mine de rien, même si moi je n'aime pas genrer comme ça mais ils se sentent de toute façon plus forts, etc., et donc ils ont, enfin voilà une femme, on a moins de force. Oui,

les hommes s'imposent plus, etc., ils ont plus de force ou bien s'il faut démarrer plus vite ou des choses comme ça, ils ont plus de force, je veux dire c'est une réalité, c'est un fait et je pense vraiment que aussi ils s'imposent, donc l'insécurité sur la route c'est vraiment quelque chose qui, c'est un frein... Une chose qui me fait super peur et mon mari me dit « Oui mais bon enfin ». Ce sont par exemple les voitures qui ne prennent pas le un mètre ou le un mètre cinquante, donc on se fait frôler tout le temps, mais moi c'est un truc qui me fait, je me dis, je suis beaucoup plus légère que lui donc je me dis mais un jour, il va me faire tomber quoi et donc même vis-à-vis de mes enfants, etc. » (focus group)

Les raisons d'un tel manque d'assertivité ne sont évidemment pas à chercher dans une « nature » féminine mais dans l'histoire de la socialisation de ces femmes. Ainsi l'extrait suivant montre-t-il que notre interlocutrice ne parvient à se sentir légitime et en sécurité à vélo que lorsqu'elle est en présence de son compagnon. L'idée a été intériorisée qu'une femme seule est plus fragile et risque davantage des agressions, ce qui contribue à déposséder les femmes de leur liberté de mouvement.

« Moi je n'ai pas le même comportement vis-à-vis des automobilistes quand je suis toute seule que quand je suis avec mon compagnon. Quand je suis avec mon compagnon, je me sens beaucoup plus sécurisée, et je suis ce qu'il fait et on se met à deux de front et si quelqu'un nous klaxonne tant pis. Si j'étais toute seule, je me mettrais sur le côté et j'aurais beaucoup plus peur de tomber sur quelqu'un qui est malveillant. » (focus group)

2.2.3.2. Les conflits entre les cyclistes et les piétons et piétonnes

Certaines participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires ont mis en avant les conflits, selon elles de plus en plus fréquents, entre les cyclistes et les piétons et piétonnes.

Selon les marcheuses, les cyclistes peuvent rouler trop vite ou de manière imprudente, les mettant ainsi en danger. Elles soulèvent également le comportement parfois « intégriste » de certains ou certaines cyclistes.

« Je pense qu'il y a aussi un manque de civisme. Par exemple avec les vélos, il y a un intégrisme vélo qui commence quand même franchement à m'énerver. Parce que je veux bien qu'on roule en vélo mais ça n'empêche pas les autres d'être là aussi et je sais bien que pour le moment ils sont forts en train de râler les jeunes de mon quartier parce qu'autour du théâtre, la police met des PV aux vélos qui roulent sur les trottoirs. Ils sont furieux, ils ne comprennent même pas. Mais non ce n'est pas votre place, rester sur la route et arrêter de monter sur le trottoir, de prendre le passage pour piétons, une fois vous êtes piétons une fois vous êtes vélos, quand on conduit on ne sait plus où vous êtes, on ne sait plus ce que vous faites. Et c'est très insécurisant. Là, je parle en tant que conducteur mais même en tant que piéton, ils sont partout. Et en fait, ils prennent un peu ce « moi je » de la voiture. Pareil sur les Ravels, ils sont là, ils roulent à des vitesses, ils klaxonnent, il faut se bouger. » (focus group)

« Non, moi je voulais discuter sur le Code de la route. Je me souviens qu'il y a à un moment donné au niveau du Code de la route pour les vélos, ils pouvaient rouler en sens unique. Je me dis, qu'est-ce que c'est que cette aberration pondue par le gouvernement ? D'ailleurs, comme je l'ai dit tantôt moi, il y en a un qui m'a foncé dedans alors que j'étais juste en train de traverser et qu'il est venu... Normalement les voitures, elles passent par-là, mais lui il est venu comme ça donc moi, je n'y fais pas attention, foncé dedans, frontal merci. « Ça va madame, vous n'avez rien ? » Non, mais bon là je ne suis pas d'accord qu'ils roulent comme... » (focus group)

« Je ne suis pas non plus une extrémiste du vélo, je vois bien sur le Ravel, je me fais parfois dépasser par des cyclistes qui sont vraiment des cyclos mais ils font même peur à moi, je dis, je ne l'ai pas entendu arriver et il me passe comme une brute ou des gens à pied, des piétons qui n'en ont rien à cirer. » (focus group)

Selon les cyclistes, les piétons et piétonnes peuvent également se montrer imprudents, et les mettre en danger.

« Faire du vélo, c'est se mettre en danger par rapport à tous les autres usagers, tous. Les piétons ne regardent pas. Nous sommes silencieux, donc ils traversent. Je suis bien placée pour le savoir, je me suis cassé le bras, parce que quelqu'un a surgi, que je n'ai pas eu le temps de, sur la petite passerelle piétonne là, l'Enjambée. » (focus group)

Ces situations conflictuelles semblent exacerbées lorsque les infrastructures sont partagées entre les cyclistes et les piétons et piétonnes.

« Je trouve qu'en fait, l'ensemble des aménagements cyclables à Namur considèrent les cyclistes comme des piétons. Enfin c'est vraiment mon expérience, c'est-à-dire qu'à chaque fois qu'il y a un aménagement cyclable, et je les utilise au quotidien, on partage la route avec des piétons, ce qui crée des tensions d'ailleurs que moi je ne voudrais pas créer. Et surtout l'ensemble des choses en effet, on débouche sur un passage piéton, et donc les automobilistes ne sont pas contents parce qu'on utilise le passage piéton à vélo. D'ailleurs on a le droit, mais on n'est pas prioritaires. En fait, on passe notre temps à monter des bordures, à contourner des poteaux, ce qui est hyper dangereux. On est considéré comme des piétons quand on utilise les aménagements cyclables en place. » (focus group)

« On est en permanence en courtoisie, et donc on doit en permanence limiter notre vitesse, et en permanence aussi faire face à des dispositifs qui, des fois, sont faits pour nous mettre des bâtons dans les roues. C'est le cas de le dire. Parce que moi j'ai déjà entendu des discours, il y a le GRACQ, l'association cycliste qui est vraiment active à Namur, en fait des fois on a des discours de la part de la ville qui disent « Là, en fait, on fait exprès de vous bloquer le passage, parce que sinon, vous arriveriez trop vite dans une zone partagée avec les piétons. » Ce qui du coup ça nous met en danger. Et on se retrouve du coup toujours à être la zone d'ajustement entre les piétons et les voitures, ce qui nous met en danger. » (focus group)

Lors des parcours à vélo, certaines participantes ont également relevé que les espaces partagés avec les piétons et piétonnes procuraient le sentiment de déranger, préférant emprunter dès lors la route.

2.2.3.3. Les conflits avec les trottinettes électriques

Dans la plupart des *focus groups*, les participantes ont mis en évidence les difficultés de cohabitation avec les trottinettes électriques, soulignant les conflits entre les usagers et usagères de ce mode de déplacement actif. Ces conflits sont particulièrement ressentis par les piétonnes, qui relèvent leur vitesse parfois excessive et leur tendance à stationner de manière désordonnée, notamment dans le cas des trottinettes partagées. En conséquence, les trottoirs sont obstrués et le passage est rendu difficile, surtout pour les participantes qui se déplacent avec une poussette ou des sacs de courses par exemple.

« La trottinette sur les trottoirs. Le nombre de fois que j'ai failli me faire prendre par une trottinette, je sors de chez moi... Et en plus, on se fait engueuler. » (focus group)

« Ça va dans les deux sens ; les conducteurs qui ne font pas attention aux vélos autant les vélos ne font pas non plus attention à ce qu'ils font et c'est dangereux. Pareil avec les

trottinettes et on le voit d'ailleurs avec les trottinettes, elles traînent-là n'importe comment. Les gens les déposent là, ça traîne en plein milieu d'un trottoir. Il faudrait que ça soit bien encadré avec des sanctions qui suivent, comme tout le monde à un moment donné.» (focus group)

2.2.3.4. Les insultes sexistes et micro-violences liées à ces conflits

Les altercations peuvent parfois évoluer vers des échanges d'insultes, comme le mentionnent certaines participantes des *focus groups*. Ces dernières ajoutent que ces insultes sont plus fréquemment dirigées vers les femmes et revêtent un caractère sexiste. De telles micro-violences rappellent les femmes à l'ordre sexué dès qu'elles ambitionnent de prendre physiquement place dans l'espace public. En quelque sorte, elles sont sanctionnées lorsqu'elles brisent les règles de priorité implicites de la ville, qui voudraient que celle-ci appartienne avant tout aux hommes.

« Moi c'est en cas de conflit où là je me suis déjà pris des remarques, parce que du coup je suis arrêtée, et donc là j'ai déjà eu des remarques sexistes et des insultes sexistes dans les conflits où là je donnais de la voix, et le fait de donner de la voix en tant que femme est déjà problématique. En cas de conflit moi je sens que mon genre est quand même beaucoup renvoyé. Sinon quand on est en mouvement, en effet moi j'ai aussi l'impression de ne rien renvoyer de particulier, je suis un vélo. Mais oui, en cas de conflit, là pour le coup j'ai vraiment, j'ai déjà eu des cas où c'était plus problématique.» (focus group)

« Ça me fait penser que moi quand on insulte, parce qu'on est régulièrement insultées quand on roule à vélo, je ne sais pas vous, et que c'est justement toujours lié au sexe, ce sont toujours des insultes sexuées.» (focus group)

D'autres participantes révèlent que, même en l'absence d'insultes verbales explicites, le comportement des automobilistes peut être ressenti comme intimidant ou harcelant, lorsqu'elles se déplacent à vélo.

« Moi j'y avais réfléchi en amont, et je me suis dit qu'en fait même si à vélo j'expérimente moins, j'ai l'impression, le harcèlement de rue, mais, par contre, toutes les microviolences que j'expérimente en tant que cycliste, je me rends compte, en tout cas au niveau de mon ressenti, ça vient réveiller le même stress, les mêmes tensions physiques et mentales qu'un harcèlement de rue. Par exemple, quand je suis dans une rue cyclable, que je prends la place dans une rue parce que les automobilistes ne peuvent pas nous dépasser, que je me mets bien au milieu, que je prends cette place-là, l'automobiliste derrière qui fait bien ronfler son moteur derrière en disant que je n'ai pas ma place, en fait c'est ça qu'il dit, c'est « Tu n'as pas ta place », ça vient réveiller les mêmes tensions. Et la question de la place dans l'espace public, donc ça c'est tous les cyclistes, mais en tant que femme, ça vient m'éveiller davantage, en tout cas beaucoup chez moi à ce niveau-là. C'est marrant, c'est ce même mécanisme que ça vient créer.» (focus group)

En contraste, une participante souligne qu'être identifiée comme une femme peut garantir un traitement plus respectueux, favorisant un comportement plus « *fairplay* ». Que le sexisme soit bienveillant ou non, il suppose toujours une intériorisation des normes de genre par les femmes, et l'adaptation inconsciente de leurs tenues, de leurs comportements, etc., aux attentes masculines.

« Moi c'est plutôt dans l'autre sens, en fait quand je suis en pantalon, enfin comment dirais-je, quand je ne suis pas identifiable en tant que femme, ça a été le cas pratiquement toute ma vie. Depuis que je suis en jupe, etc., et bien je remarque que les gens sont encore plus fair-play. Ils s'arrêtent alors que c'est eux qui ont la priorité de droite pour me laisser passer. Je pense qu'il y a quand même un certain respect pour le genre féminin.» (focus group)

2.2.3.5. Un danger plus aigu pour les enfants

Certaines participantes des *focus groups* ont exprimé que les conflits intermodaux suscitent un niveau de stress accru lorsqu'elles sont accompagnées d'enfants. Particulièrement lorsqu'elles circulent à vélo, certaines ont même déclaré adapter leur itinéraire, afin d'éviter les zones à risque de conflits potentiels.

« Parce que j'ai fait l'exercice avec les enfants, on a réfléchi aux trajets avec eux et on a choisi le trajet qui était le plus sécurisé mais ce n'est pas forcément le plus court. Mais en tout cas, c'est celui avec le moins d'endroits avec des priorités de droite, etc. C'est vrai que pour des trajets quotidiens que tu fais tout le temps, les mêmes finalement, après tu es très à l'aise parce que tu les connais par cœur et je le vois au niveau des enfants. » (focus group)

2.2.4. Le harcèlement et l'insécurité

2.2.4.1. L'insécurité

L'insécurité est unanimement identifiée comme un frein par la plupart des participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires. Bien que le sentiment d'insécurité soit une construction sociale du sentiment de peur, les risques d'agressions physiques demeurent une réalité.

Quelques participantes des *focus groups* ont rapporté des expériences d'agressions personnelles ou celles de leurs proches, principalement dans le cadre de déplacements à pied.

« Moi à Liège, je pense que la dernière en date, c'était avant-hier soir, je rentrais tard d'une réunion et j'étais dans une rue qui a priori n'est pas forcément inquiétante plus que ça mais il n'empêche qu'il a suffi que je voie une interaction sociale entre plusieurs individus où je me suis dit : « ok ils peuvent potentiellement être violents » et ensuite, entendre un des deux individus dire quelque chose que j'ai peut-être interprété mais comme étant « Nanana suivre jusqu'à chez elle ». Ça a suffi pour moi de mettre le son sur mon téléphone et d'attendre de marcher suffisamment et d'être sûre que tout se passe bien et ça, ça m'arrive ultra rarement mais il n'empêche qu'à pied, je vais le vivre de cette manière-là alors qu'en vélo ou j'imagine dans d'autres transports, ça a moins tendance à arriver. » (focus group)

« Quand j'étais adolescente, je faisais de la marche avec une copine, et à un moment donné, on s'est retournées, il y avait un homme tout nu derrière nous, qui courrait derrière, et moi, j'avais à l'époque, j'avais 14 ans. Heureusement que ce jour-là, c'était un jour de canicule, il faisait très chaud, donc la plupart des gens étaient chez eux. Et heureusement que ce jour-là, il y avait comme un Night Shop et on est parties, je suis partie me réfugier là-bas. Parce que j'ai vraiment eu peur. Et la fille qui était avec moi, elle, elle n'a pas réagi de la même manière que moi, elle est restée, elle n'a pas su bouger. Heureusement que je l'ai attirée vers moi. Mais ça vraiment, c'est quelque chose que je n'oublierai jamais. C'est pour ça qu'à l'heure d'aujourd'hui je ne laisserais jamais ma fille faire une marche toute seule que ce soit à 8h ou 10h du matin, 1h, peu importe l'heure, mais moi je ne laisserais jamais ma fille toute seule faire de la marche. Je pense que c'est la seule fois où, le jour où une de mes filles voudra marcher, je ferai une exception et je partirai avec elle, mais je ne la laisserai jamais marcher toute seule parce qu'en regardant le journal et tout, c'est déjà arrivé de kidnapper, de tuer des femmes même adultes juste parce qu'elles faisaient de la marche. Donc c'est dangereux. Même en journée c'est dangereux. Ma fille, elle a failli se faire kidnapper l'année passée, elle a 14 ans, alors qu'elle marchait de l'école jusqu'à l'arrêt de bus. Vous savez à quelle heure elle nous l'a dit ? À 8h du soir, alors que c'est arrivé vers 15h30. 15h30, c'était en pleine journée et c'était au mois d'avril, le soleil était toujours là, ce n'est pas comme maintenant. » (focus group)

D'autres participantes estiment que les femmes, en particulier les jeunes femmes, ne sont pas suffisamment en mesure de se défendre.

« C'est arrivé pendant ma jeunesse, mais maintenant je pense que, les gens sont incapables de faire ça maintenant, je sais me défendre... Parce qu'avant, je trouve que les jeunes, ils sont gênés de se défendre, les filles surtout. Moi s'il y en a un qui ose m'approcher, maintenant, ce n'est même pas que je le frappe et tout, c'est moi je commence à crier hein. Mais demandez à l'ado de faire ça, à ma fille, par exemple, jusqu'au bout elle va essayer de se tenir. On dirait que le monde entier est en train de la filmer et de la mettre sur Facebook en fait. C'est cette mentalité en fait, qu'on n'a plus à l'âge adulte. Je suis capable de m'étaler par terre. » (focus group)

Les participantes des *focus groups* sont nombreuses à souligner qu'elles se sentent vulnérables dans l'espace public, en particulier lorsqu'elles se déplacent à pied la nuit. Elles ont déclaré éviter de sortir après le coucher du soleil (faible luminosité) ou ajuster leurs itinéraires pour contourner des lieux qu'elles jugent peu sécurisés. Ces démarches constituent des stratégies d'évitement.

« Par exemple, je préfère ne pas marcher après 9h/10h le soir parce qu'il n'y a pas beaucoup de gens dans la rue, il y a des rues qui ne sont pas bien éclairées, je suis avec l'environnement et tout, on ne doit pas dépenser de l'électricité, mais en plus, c'est difficile quand tu ne te sens pas à l'aise quand tu marches. » (focus group)

« Oui, il y a des gens bizarres, tu ne te sens pas à l'aise de marcher là-bas (...). C'est un peu difficile. (...) Tous mes collègues me disent « Ah ces zones-là, personne ne marche » c'est bien connu, le carré, l'Opéra et puis un peu plus, mais ce n'est pas agréable non plus, ce n'est pas bien pour les gens qui ont des commerces, d'avoir un stigma à propos d'une zone spécifique. » (focus group)

« Le soir, je n'ose même pas aller faire des petites courses. Il y a un petit magasin pas loin quand il fait noir je n'ose même pas y aller à pied parce qu'il y a vraiment des gens qui zonent. Trafic de drogue, je n'en sais rien, si je crois que c'est ça. Et j'ai des réflexions quand je passe devant eux. Après, ils ne font peut-être jamais rien mais c'est un sentiment d'insécurité. » (focus group)

« Moi, après quand on est en groupe, dès qu'il y a un homme dans le groupe, c'est ridicule, mais on se dit qu'on va rentrer à pied. Sinon, on ne rentre pas à pied. » (focus group)

« Parce qu'en général, je ne sors pas quand il fait noir parce que ça me fait peur avec ce qu'il se passe, on sort je pense en général en groupe, à plusieurs personnes et des fois, on regarde quand même derrière nous parce qu'on a toujours peur de se faire suivre ou autre. » (focus group)

Le sentiment d'insécurité a également émergé comme un sujet de préoccupation de la plupart des participantes des marches menées par Tous à Pied. Ce sentiment est attribué à la possible présence, de personnes malveillantes ou perçues comme telles. Certains aménagements et infrastructures exacerbent ce sentiment, tels que le manque ou la mauvaise qualité de l'éclairage ou la présence de recoins sombres et isolés. Le sentiment d'isolement, résultant de l'absence de commerces à proximité ou ouverts en soirée, de la faible fréquentation de l'espace public ou de sa fréquentation majoritairement masculine, contribue également à ce sentiment d'insécurité. En revanche, le contrôle social (ou le sentiment d'être entourée de personnes bienveillantes auprès desquelles on peut trouver de l'aide en cas de mauvaise rencontre) est présenté comme le critère le plus fréquemment mentionné par les participantes lors de l'expression d'un ressenti positif concernant la sécurité d'un

point d'arrêt. Le deuxième critère le plus fréquemment mentionné est la visibilité, garantie par des espaces publics dégagés et aérés, offrant une large visibilité sur l'environnement autour de soi.

Les marches ont également mis en évidence que des points d'arrêt aux caractéristiques morphologiques apparemment opposées peuvent susciter un sentiment d'insécurité. Par exemple, une place peut être jugée trop ouverte, exposant à des regards malveillants, tandis qu'une rue peut être jugée trop étroite, privant des regards de personnes pouvant leur porter secours en cas de danger. Ainsi, le nœud du sentiment d'insécurité réside dans ce délicat équilibre entre être trop visible et ne pas l'être assez.

La propreté et l'entretien de l'espace public peuvent également contribuer au sentiment d'insécurité. Par exemple, lors d'un point d'arrêt, certaines participantes avaient remarqué que la rue était sale, mal entretenue et présentait quelques graffitis. Elles en ont supposé que le quartier était probablement mal fréquenté et ont exprimé leur réticence à y retourner en soirée.

Les préoccupations exprimées par les proches, ancrées depuis l'enfance, contribuent à renforcer ce sentiment de vulnérabilité et à susciter la peur.

« Je voulais dire que je n'ai pas peur et je marchais, je me promenais le soir aussi. Mais toujours mon père, il est fâché quand je marche. Il dit « Tu ne sais pas, tu dois faire attention ». Par exemple, avant je marchais régulièrement dans la journée, depuis quelques activités et je suis allée à autre endroit, parce que nous sommes venus ici en 2021, et en été, nous sommes restés au centre d'asile et de ce temps, je marchais beaucoup, et je suis allée à beaucoup d'endroits, je voulais savoir ce qu'il y avait, parce qu'on arrive ici, c'est nouveau. Et, mon père, toujours, il est fâché quand... et pour venir, il m'a dit « Pourquoi tu veux aller toute seule ? ». Par exemple, un jour, je suis allée marcher, et mon GSM n'avait plus de batterie. Et il m'a appelée, je ne répondais pas et il était stressé. » (focus group)

Pour les cyclistes, la crainte de l'agression physique est notablement moins présente, comme le soulignent certaines participantes des *focus groups* consacrés au vélo.

« Je me déplace quand même beaucoup à pied aussi pour mes déplacements en ville mais par contre, si je sors et que je dois rentrer le soir, je vais en vélo parce que je me sens plus à l'aise de rentrer à vélo toute seule que de rentrer à pied. » (focus group)

« Si on me poursuit ou un truc comme ça, si je suis à vélo, je peux tracer. Mais maintenant, quand je me mets à marcher en ville, je ne me sens pas très à l'aise. Je me sens beaucoup plus à l'aise avec mon vélo. » (focus group)

« C'est vrai que pour moi, ces derniers temps, je suis plus amenée à me déplacer de temps en temps la nuit, même si je le fais volontiers à pied. Je trouve que le vélo, ça va vite, donc je passe moins de temps dehors et puis il y a le fait d'être sur un vélo donc on est moins accessibles tout simplement. » (focus group)

Ainsi, l'usage du vélo s'inscrit dans un catalogue de stratégies d'évitement que certaines participantes mettent en place pour pouvoir occuper certains lieux. D'autres participantes des parcours à vélo menés par Pro Velo expriment d'ailleurs clairement le sentiment de sécurité que leur procure ce mode de déplacement. Elles mettent en avant la capacité à échapper plus rapidement à un éventuel danger.

« Et le soir quand je sors et que je rentre seule, je me sens safe, je sens cette liberté, cette sécurité d'être sur un vélo et ne pas devoir faire 1 kilomètre pour rejoindre ma voiture dans un vieux parking et d'être importunée par des hommes. C'est quelque chose que je n'avais pas avant. » (parcours à vélo exploratoire)

Cependant, les moments d'arrêts, lorsqu'elles sont en attente à un feu rouge ou lorsqu'elles sont occupées à stationner leur vélo, semblent les rendre vulnérables. Ces constats ont également été mis en avant par certaines participantes des *focus groups*. Aussi, certains espaces sont sciemment considérés « à risques », comme les rues mal éclairées et certaines sections Ravel (en période de faible affluence ou de faible luminosité), et donc délaissés par certaines usagères.

« Je me permets peut-être de dire, vu comme femme, quand il fait un temps comme aujourd'hui, qu'il fait noir à 18h, qu'on revient de Mont-Saint-Guibert en vélo, le long des remembrements, même sur le Ravel, il n'y a pas d'éclairage. Alors je me dis que peut-être que là un homme se sent sûrement plus à l'aise qu'une femme. » (focus group)

« Donc, je prends le Ravel qui est le long de la voie ferrée. C'est vraiment tout un parcours, qui est hors circulation donc, c'est assez agréable. C'est juste que maintenant, quand il fait noir, j'avoue que le soir, je change mon itinéraire parce que c'est un endroit qui est complètement désert et donc je suis toute seule et s'il m'arrive un truc, là c'est mort. » (focus group)

D'autres participantes ont exprimé qu'à vélo, particulièrement lorsqu'elles sont équipées, elles ont tendance à être moins facilement identifiables en tant que femmes, ce qui renforce leur sentiment de sécurité. Il s'agit ici d'une autre stratégie d'évitement, qui consiste à invisibiliser son genre afin de se rendre imperméable aux dangers de la nuit urbaine.

« Je n'ai pas ici, là maintenant, un souvenir qui me viendrait où je me suis dit « Ah c'est mon genre qui a joué dans cette situation-là ». Je suis équipée avec un pantalon, une veste, un casque, je ne suis même pas certaine que je sois identifiable entre un homme et une femme en fait. » (focus group)

« La nuit c'est beaucoup plus dangereux à vélo (...). Moi, je me suis rendu compte qu'en fonction de ce que je portais, si on voyait que j'avais les cheveux longs, mon danger « fille » augmentait, s'il y a un doute, je me fais moins insulter. On m'insulte plus quand on perçoit qu'on est une femme, en tout cas c'est le cas à Liège. (...) Si je suis avec la veste, ils ne vont pas trop m'insulter mais si j'ai des vestes un peu plus féminines, les cheveux au vent. » (focus group)

On constate donc que si le sentiment d'insécurité amène certaines femmes à éviter ou à renoncer purement et simplement à se déplacer à pied ou même à vélo après la tombée de la nuit, des participantes ont expliqué développer des stratégies afin d'occuper l'espace public malgré le « risque » : choix du vélo, changement d'itinéraire, invisibilisation, etc.

2.2.4.2. Le harcèlement

Parallèlement à l'insécurité vécue par les participantes ou leurs proches dans l'espace public, certaines participantes ont révélé être confrontées au harcèlement et aux remarques sexistes, racistes, grossophobes ou âgistes, aussi bien lors de leurs déplacements à pied qu'à vélo.

*« Quand on est piétonne, on a l'habitude un peu du harcèlement de rue et donc, on n'est pas impactées par les sifflements. Ça, on n'a plus du tout quand on est à vélo. Moi je ne me suis jamais fait siffler à vélo, je ne me suis jamais fait interpeler par ma position de femme, rouge à lèvres, comment je suis habillée et tout. Mais par contre, je me fais insulter, mais je ne me suis jamais fait insulter comme ça. Je ne me suis jamais fait dire 'C*nnasse, t'es sur la route', 'Pousse-toi', 'Grosse p*te' ou des trucs comme ça. Je n'ai jamais... Je ne me suis jamais... Jamais à pied, on m'a dit des trucs comme ça. Et la preuve que ça reste à vélo et franchement, c'est quand même violent. » (focus group)*

« Oui, parce qu'une fois, j'ai été à la place Saint-Lambert, j'allais pour faire mes courses, comme d'habitude et en marchant, il y a quelqu'un qui est passé juste à côté de moi donc j'ai couru

pour aller à l'arrêt de bus, et il a roté sur moi, devant tout le monde. Il a crié, je me suis tournée comme ça et j'ai dit « Mais il est fou celui-là », si je m'arrête, peut-être qu'il va m'agresser, donc j'ai continué à aller, et j'ai dit « Vous n'avez pas honte, Monsieur ? ». Et puis j'ai continué mon chemin. » (focus group)

« Pas plus tard que la semaine dernière, jeudi, je revenais de la formation, non, c'était vendredi parce que les enfants étaient à l'école. Toute une bande de garçons, de jeunes garçons et un qui dit : « La place de la femme, c'est à la cuisine ». Je n'ai pas eu le courage de me retourner pour le fixer mais j'étais sidérée. Un jeune garçon, à cet âge-là, ramener la femme uniquement à la cuisine. J'étais terrifiée face à ces propos. Ramener la femme, toujours... et en continuant à les écouter, j'ai remarqué en fait que c'est en fonction de ce qu'ils vivent chez eux. » (focus group)

« Quand j'avais parlé de grossophobie, c'est parce que je me rends compte que ça a un impact à vélo. Parfois on me dit de bouger mon gros cul alors que je suis littéralement en train de le faire. Je pense que c'est un peu sexiste aussi. De manière générale, on m'insulte pour ma grosseur, parce qu'il y a l'idée que en tant que femme prendre de l'espace dans l'espace public, c'est compliqué mais en plus en étant grosse, ça se cumule en fait et je me rends compte qu'en fait on ne veut pas de moi. » (focus group)

« À vélo (...), on va me traiter de vieille conne. Je suis une femme, en plus je ne me teins pas les cheveux, je suis vieille, c'est comme ça, on vieillit tous. J'ai l'impression qu'on cumule un peu les stigmates. Femme, à vélo, dans ce jeunisme ambiant. Moi, je me sens plus en sécurité à vélo qu'à pied mais je suis plus visible parce que mon vélo est jaune fluo en plus donc on me voit et tant mieux parce que sinon on va m'écraser. Je ne veux pas passer inaperçue. Mon vélo prend de la place. » (focus group)

« Je m'entraîne beaucoup avec mon compagnon et quand on roule à vélo, parfois il est 100m devant et il va passer à un endroit où il y a quelqu'un, on ne va rien lui dire et moi je passe juste après et je me fais insulter. » (focus group)

En plus du harcèlement et des remarques, certaines participantes ont exprimé être également la cible de commentaires paternalistes infantilisants.

« Mais par contre, c'est vrai qu'en écoutant les autres, je me dis s'il y a quand même une différence, je me suis quand même pris des remarques des fois du genre « Oh ça monte fort mademoiselle » et des trucs comme ça. Par rapport à l'effort physique, à mon avis certains hommes se sentent peut-être blessés qu'une femme ose être à vélo entre guillemets, faire un truc vu comme de l'effort physique même si c'est un vélo électrique. » (focus group)

« Ça me fait rire parce que j'ai été déposer mon vélo ici sur Lonzée, à un magasin de vélo pour mettre mon vélo au contrôle technique. Ce vélo a été pris, c'est mon compagnon qui l'a amené. « C'est votre vélo monsieur », non c'est le mien. Vélo de course égal homme. Les femmes aussi savent faire du vélo. » (focus group)

« Un exemple, j'étais étonnée, je suis en vélo musculaire et je dépasse un monsieur, mais je n'ai pas fait exprès quoi et il m'a félicitée « Mais comment vous faites ? » mais je dis « Vous êtes plus lourd que moi, vous avez des sacs et tout ». « Non, vous, vous avez un sac à dos », et j'étais étonnée qu'un gars me félicite parce que je le dépassais. Donc moi ce côté, je garde le côté conquérant. Je fonce un peu comme un gars, ça c'est vrai, sur mon vélo. En plus, j'ai un vélo d'homme. » (focus group)

D'autres participantes ont souligné qu'elles bénéficiaient d'un plus grand respect lorsqu'elles circulaient à vélo avec un enfant, étant perçues en tant que mères.

« Moi j'ai l'impression que depuis que j'ai un siège enfant sur mon vélo, je suis beaucoup moins... Les voitures s'écartent plus. Même si le petit n'est pas derrière. » (focus group)

« Quand tout d'un coup, tu es vue comme mère et comme tu disais, c'est aussi une forme de distinction genrée. » (focus group - Animatrice)

2.2.5. La charge logistique

La notion de charge logistique comporte différentes dimensions, selon les participantes. Elle englobe, d'une part, la réalité matérielle liée au poids et au volume d'objets à transporter, et d'autre part, la réalité symbolique liée à la « charge mentale », notamment en ce qui concerne la gestion logistique familiale.

2.2.5.1. L'impossibilité ou la difficulté de transporter des charges volumineuses

Certaines participantes ont expliqué qu'elles privilégiaient la voiture ou les transports en commun lorsqu'elles devaient transporter des charges lourdes et/ou volumineuses.

« L'inconvénient aussi quand on est à pied, c'est quand on doit aller faire ses courses, parce que si on prend, je vais dire, trois sacs c'est assez lourd. » (focus group)

« Par exemple aussi, moi j'ai un travail en plus à côté, je travaille dans le massage, transporter ma table de massage de 11kg avec moi, quand je me déplace je prends ma voiture. C'est plus une question de temps, d'organisation, ce n'est pas possible. » (focus group)

La voiture demeure une nécessité, pour certaines participantes, que ce soit pour le transport de charges, la commodité d'avoir tout à portée de main, ou encore pour bénéficier d'une plus grande liberté de mouvement.

« Ma voiture était la deuxième maison. Et du coup, actuellement, je me dis que je pourrais faire les choses autrement, mais j'ai vraiment beaucoup de mal, parce que toutes les activités sont calculées sur le fait qu'on saute dans la voiture et on y est. » (focus group)

« Un avantage de la voiture, c'est que ma voiture c'est mon armoire. Il y a les bacs pour le Colruyt, il y a mon tapis pour le yoga, il y a mes vêtements de sport, il y a un truc pour la pluie, il y a mes bottes, il y a plein de choses. Je ne saurais pas porter tout ça sur mon vélo. » (focus group)

2.2.5.2. Un équipement cycliste souvent lourd

Spécifiquement au vélo, les cyclistes doivent souvent s'équiper lourdement, particulièrement face à des conditions météorologiques imprévisibles, selon certaines participantes.

« Moi j'ai mis que l'équipement c'était un inconvénient, parce qu'il faut vraiment avoir beaucoup de choses avec soi si on veut être en sécurité, ne pas avoir froid. Si on crève sur la route, il faut avoir son matos de réparation. Enfin, c'est beaucoup de choses. C'est une charge en plus je trouve, déjà d'y penser et de se dire « Je n'ai pas oublié mon cadenas ? », « Je n'ai pas oublié mes clés ? ». Une fois, j'ai oublié mes clés de cadenas et je me suis dit 'Merde je ne sais pas stationner mon vélo quelque part en sécurité'. C'est une charge en plus, en fait. » (focus group)

« C'est-à-dire que si on ne veut pas comme certains collègues, avoir double tenue et aller à la douche quand on arrive, moi c'est aussi un des critères du vélo électrique. J'ai moins besoin de faire d'efforts et donc je transpire nettement moins, il suffit que je change de T-shirt et c'est bon. Je préfère faire mon sport et appuyer quand je rentre à la maison, parce qu'en plus là de toute façon, ça monte donc mon sport je le fais, et là je suis dégoulinante mais je suis à la

maison donc ce n'est pas un problème. [...] C'est vrai que tous les jours, on fait un quart d'heure de « prépa », » (focus group)

« À la fois, il faut être bien équipée donc avoir les gants, le casque, des lunettes protectrices éventuellement, etc. Et à la fois quand on arrive quelque part et qu'éventuellement c'est une activité où on aimerait bien être léger pour être dans la rue, marcher, passer du temps avec ses amis, on n'a pas envie d'être avec toutes ses valises. » (focus group)

« Vous ne faites pas de vélo vous ? Ça peut prendre du temps de se préparer avant d'enfourcher son vélo. [...] C'est au quotidien, c'est d'enfiler les couches, mettre les lampes, vérifier que les batteries ne sont pas à plat, attacher la remorque, etc.[...] Accrocher son vélo, et enlever les couches, changer les couches, etc. » (focus group)

2.2.5.3. Le transport des enfants et des courses : de la charge logistique à la charge mentale

La plupart des participantes des *focus groups* ont affirmé être principalement responsables des courses et majoritairement responsables du transport des enfants. Ces dernières estiment se trouver dès lors contraintes dans leurs choix de mode de déplacement. Certaines d'entre elles, dissuadées par la charge logistique associée à ces tâches, notamment à vélo, préfèrent opter pour la voiture, si elles en ont la possibilité. Dans certains cas, l'utilisation de la voiture devient même incontournable en raison des distances à parcourir et de la complexité des trajets (multiples étapes à respecter, horaires à coordonner, etc.). Aussi la répartition inégale des tâches familiales et domestiques en défaveur des femmes pèse-t-elle sur le choix modal.

Dès lors, certaines participantes, qui ont une vie chargée, avec toutes sortes de responsabilités au niveau des enfants et du foyer, ne peuvent se permettre de consacrer un temps précieux à la nécessaire lenteur des modes actifs. De telles explications ont aussi été fournies par certaines participantes du dispositif Tous à Pied. Cité spontanément comme la première raison pour laquelle les participantes ne marchent pas davantage, le manque de temps résume la multifonctionnalité des mères et la complexité de leurs chaînes de déplacement.

« Je n'ai pas de temps en fait, pour aller marcher, faire de la marche, aller me promener. Malgré que j'aie trois enfants, c'est moi qui les ramène tous les jours en voiture à l'école, et je m'arrange toujours pour trouver la place de parking la plus proche, quitte à être mal garée. » (focus group)

« Parce que j'ai l'impression que je suis la seule personne qui a tellement de choses à faire, avec les enfants, la maison et je me dis ce n'est pas possible, pratiquement la plupart de nous, vous êtes des mamans, vous avez le temps de marcher, mais ma vie ce n'est pas normal. » (focus group)

« Moi personnellement, la seule chose qui va me faire changer d'avis pour aller marcher, c'est changer ma mentalité. Moi, aujourd'hui, je vais partir, je vais commencer à marcher, je me dis « Je vais perdre 2h à marcher alors que j'aurais pu aller repasser mon linge ou alors je vais faire ça, je vais faire ci. ». Je vais toujours trouver une excuse pour faire des choses chez moi. » (focus group)

« Je me dis que, d'habitude avant la formation, quand j'amenaient mon fils de 7 ans à l'école, on traînait un peu en ville, on allait boire un café, etc. C'était bien, mais depuis que j'ai commencé la formation, je n'ai pas de force. Je finis, je cours, je me dis où je dois aller, je dois faire à manger, regarder ce qu'il ne va pas, aider mon fils à faire ses devoirs. Papa n'a pas le temps mais à partir du moment... Samedi déjà pour sortir, je suis là à dire : « Non samedi, je dois ranger les garde-robes ». Je suis déjà en train de m'organiser dans ma tête et ça ne me donne plus envie. » (focus group)

« Moi quand je montais avec les petits, ce qui était gai c'est qu'en fait on croisait plein de gens, des gens du quartier qu'en voiture ou à vélo on ne voit plus, parce qu'en fait, on ne passe pas au même moment et c'est vrai que ces moments-là, c'était gai. Et c'est aussi pour ça que je mettais 45 minutes, 1 heure, à remonter. On s'arrêtait pour ramasser des cailloux, des bâtons, on regardait les trains. « Encore un train », oui, mais il n'y en a pas toutes les deux minutes. Et après, on discutait avec des gens du quartier qu'on croise que là en fait. C'était assez chouette. (...) Oui quand on a le temps, ça va mais... » (focus group)

Ce frein semble exacerbé dans les familles nombreuses ou recomposées, selon quelques participantes.

« Comme on en a quatre (enfants), c'est un peu compliqué. Les trajets, principalement, pour une question d'organisation, moi en tous cas je suis là le mercredi pour les véhiculer pour presque toutes leurs activités et (je dois les faire en voiture). Quand on a fini à midi et que l'activité est à 13h15, même si j'avais un vélo, je pourrais en laisser deux, c'est ce que je fais, j'en laisse deux à la maison, je pourrais aller à vélo avec les deux mais non, manger et partir, question timing, ce n'est pas possible. » (focus group)

« Juste, oui la difficulté de véhiculer les enfants. Je pense que c'est propre à mon cas, parce que j'en ai 4 et parce que sinon, j'ai beaucoup d'amis qui ont des cargos, mais même avec le siège pour en mettre deux derrière et ça fonctionne super bien ils manquent plus que, ils ont même acheté une voiture mais ils ont ça et ils véhiculent énormément leurs enfants avec ça. » (focus group)

Les participantes qui ont indiqué partager le transport des enfants avec leur partenaire, ont souligné que la charge mentale restait généralement de leur responsabilité, et qu'elles étaient souvent les premières à devoir adapter leur mode de déplacement pour organiser le transport des enfants.

« En termes de charge mentale, c'est moi qui ai dû faire toute la recherche, la réflexion et la recherche de l'école. Par contre, au niveau de la mise en place, je n'ai aucune inquiétude quant au fait que papa fera clairement la moitié des trajets, pour l'instant nous organisons nos temps de travail. Concrètement pour s'assurer que moi je puisse les amener tous à bon port le matin et que papa puisse aller les chercher tous l'après-midi, en essayant qu'ils n'aient pas des heures infinies de garderie donc on rythme l'entièreté de notre vie professionnelle et familiale autour du fait qu'on essaie qu'ils ne soient pas de 7h matin jusqu'à 18h à l'extérieur de la maison. Donc la fréquence c'est tous les jours, on fait moitié moitié, là depuis une semaine je me demande s'il n'est pas temps que je passe le permis. » (focus group)

« Au niveau de la charge mentale de l'organisation de la mobilité, c'est 100 % pour moi, mais il exécute de bonne volonté tout ce que je lui demande de faire. Mais il ne faut pas lui demander à quelle heure, qui fait quoi, il ne sait pas parce qu'il ne gère pas ça. Parfois je dois partir à l'étranger avec le boulot, je dois laisser un fichier Excel et même comme ça il y a des gros ratés. Mais voilà, il est là, il va chercher les enfants quand il est là il le fait. Il a la chance de beaucoup télétravailler donc il est assez dispo, c'est quand même beaucoup moi, le matin c'est souvent lui, le soir c'est beaucoup moi qui vais les récupérer pour aussi éviter des heures de garderie et du coup ça écourte mes journées et je travaille beaucoup le soir pour rattraper un peu. » (focus group)

Du point de vue du rapport au temps, les cyclistes partagent une perception plus contrastée. Certaines cyclistes habituées à utiliser ce mode de déplacement au quotidien considèrent qu'il s'agit du moyen le plus rapide en ville. En revanche, d'autres cyclistes moins habituées, notamment celles qui

utilisent la voiture comme principal mode de déplacement, estiment que le vélo est moins rapide que la voiture.

« Je fais principalement mes déplacements en voiture mais j'ai acheté un vélo électrique avec une remorque au mois de mai. J'ai essayé, mais je ne le fais plus avec le temps. » (focus group)

« Si je dois aller faire un déplacement utilitaire à vélo, ça me prend plus de temps. Souvent je combine en voiture si je dois aller chercher un enfant, je m'arrête sur le chemin, et j'essaie de combiner ces trajets-là. Je pense qu'ici la dernière fois il faisait beau, je me suis dit « Peut-être que je vais descendre au village à la boucherie, prends le vélo », mais juste aller chercher le vélo dans le fond du jardin, dans la cabane du fond, traverser le jardin, monter les marches, traverser la maison, ressortir, cadenasser, je suis déjà découragée en fait. C'est vraiment ça, je préfère gagner du temps. Alors là ce n'est même plus un plaisir, parce que j'ai envie, de mon temps libre, de le consacrer à une activité qui me plaît. » (focus group)

« Mon déplacement en vélo, c'est tous les jours pour aller au boulot, c'est pour aller faire mes courses, c'est pour faire des activités sur Namur quand ce n'est pas trop contraignant, éventuellement assez tard le soir et donc à ce moment-là, je préférerais rentrer en voiture que rentrer en vélo pour gagner du temps sur mon temps de sommeil. » (focus group)

Tant pour la pratique de la marche que du vélo, les expressions telles que « ne pas perdre de temps » ou « ne pas avoir le temps » sont au cœur des témoignages de la plupart des participantes. Elles soulignent également le manque de flexibilité des horaires ainsi que le coût des services de garde, tels que les garderies et les crèches.

« Généralement pour aller au boulot, ça prend plus de temps si on le fait à la marche et/ou en vélo qu'en voiture. Et généralement, on va déposer les enfants à l'école le matin puis après on se rend au boulot et dans l'autre sens le soir. Ça veut dire que les frais de garderie sont plus importants si on n'utilise pas la voiture. Et ils le sont déjà. Et donc on augmente ses frais de garderie et au quotidien, ça fait un fameux petit paquet à la fin du mois. » (focus group)

Certaines participantes ont partagé leur réflexion concernant les défis logistiques liés au fait d'avoir des enfants, sans posséder de voiture. Ces préoccupations semblent influencer leur choix de vie quant à la parentalité et à la mobilité.

« Moi... je n'ai pas d'enfants, et c'est une réflexion où je me dis 'Mais si j'ai un enfant, qu'est-ce que j'en fais, je n'ai pas de voiture, qu'est-ce que j'en fais ? '. Comment je fais pour, avec mon enfant, aller faire les courses, le conduire à droite, à gauche ? Quand il sera plus grand, il n'y a pas d'infrastructures vraiment sécurisées pour un enfant de, allez 14 ans qui pourrait aller se balader tout seul, et en même temps je n'ai pas envie de faire la maman taxi qui conduit ses enfants partout. J'ai l'impression que c'est par rapport à mon choix de vie de ne pas avoir de voiture, j'ai l'impression que ça joue aussi dans mon choix de vie d'avoir des enfants ou non. Le manque d'infrastructures aussi. » (focus group)

Lorsqu'elles optent malgré tout pour le vélo et, dans une moindre mesure pour la marche, la charge logistique semble alourdir la charge mentale et allonger le temps de préparation au trajet, selon certaines participantes.

« Et moi j'entends tout le monde dire que c'est plus facile à vélo, avec les enfants ça va plus vite, moi clairement je trouve ça trop difficile avec les enfants, les habiller, mettre leurs casques, accepter qu'ils aillent sur le vélo, tout ça pour faire 2 kilomètres, pour moi c'est beaucoup plus simple d'aller à pied ou en bus. » (focus group)

« Oui, ça aussi, les enfants aux activités, si vous y allez avec eux à pied, vous devez attendre que toute l'activité se termine et pour reprendre l'enfant tandis qu'en voiture, vous le déposez, vous le reprenez. Enfin, vous pouvez faire autre chose. » (focus group)

« C'est trop lourd oui. Mon mari lui, il se déplace exclusivement en voiture et souvent à l'étranger donc moi il me faut une voiture si jamais j'ai un souci et que je suis toute seule avec les deux. Et il dira peut-être différemment mais pour moi c'est 100 % moi qui ai les trajets des enfants, la charge mentale en tout cas. » (focus group)

« J'ai testé l'électrique de mon mari. J'ai trouvé ça génial, mais ça l'embête de devoir retirer les attaches pour le porter, pour le siège enfant donc il est hors de question que je prenne son vélo. Je l'ai fait une fois mais ça l'embête de baisser sa selle, ses machins. Je le ferais plus s'il m'autorisait à modifier son vélo un peu plus souvent. Ou alors, je dois essayer de voir comment il faut faire pour le prendre. » (focus group)

2.2.6. L'intériorisation des normes en termes d'apparence physique

Comme dit précédemment, certaines participantes ont mentionné diverses contraintes en termes de vêtements et d'équipements lors de leurs déplacements à pied ou à vélo. Comme évoqué, les conditions météorologiques peuvent imposer des contraintes logistiques parfois dissuasives, en particulier lorsqu'elles se déplacent à vélo. Au-delà de ces considérations logistiques, le choix des vêtements et l'apparence physique en tant que femme peuvent constituer des freins à la marche et au vélo.

2.2.6.1. Le poids des normes de genre et de présentation esthétique

Certaines participantes des *focus groups* ont exprimé leur sentiment de ne pas pouvoir s'habiller comme elles le souhaitent ou comme elles le « devaient », notamment dans le cadre professionnel. Cette contrainte varie selon les contextes. De manière générale, elles ressentent une attente sociale à être bien habillées, élégantes et bien coiffées, ce qui peut être difficilement conciliable avec la pratique de la marche ou du vélo. Ces activités nécessitent des vêtements confortables, pratiques et adaptés aux conditions météorologiques. Par exemple, certaines participantes ont évoqué que les talons étaient peu pratiques pour marcher à une bonne allure ou sur de longues distances. Ce frein est exacerbé lorsque les trottoirs sont mal entretenus. D'autres ont évoqué le fait que les jupes et les robes, qu'elles soient longues ou courtes, n'étaient pas idéales pour faire du vélo, et que des cheveux mouillés, décoiffés ou aplatis par un casque de vélo pouvaient être mal perçus.

« Quand il faut aller à des événements où il faut être un peu plus classe ou des choses comme ça. Je vais réfléchir à ma tenue aussi en fonction de mon déplacement parce que si ça va être inconfortable pour x ou y raisons que ce soit en termes de chaussures ou de sentiment de sécurité ou que je sais que, là pour l'instant, il fait un peu dégueu du coup, il y aura potentiellement une flaque avec un pavé qui n'est pas bien accroché que quand je vais marcher dessus j'aurai de la boue sur le pantalon alors que je viens de le laver exprès pour le mettre. Ça, c'est le genre de chose que je me pose la question aussi mais ça, c'est vraiment en fonction de si j'ai vraiment un événement où la tenue est importante. Là, en effet, ça me pose problème de, des fois, marcher. » (focus group)

« Mais je suis très moche, moi pour aller à vélo. Les élèves savent quand j'ai la robe : « Madame, tu n'es pas à vélo aujourd'hui ». Je suis en tenue vraiment de cycliste parce que ça, c'est aussi un inconvénient, les fesses chez les femmes. Moi, au secours, je peine avec mon vélo, pourtant j'ai équipé mon vélo avec une selle spéciale femme. J'ai carrément un cuissard, mais voilà c'est l'inconvénient du vélo pour la femme, c'est vrai, c'est ça aussi, mais je continue et je suis en cuissard pour aller à vélo et j'ai une tenue au-dessus mais je ne peux pas mettre la robe, non

ce n'est même pas possible. J'ai une tenue spéciale vélo. Et j'enseigne avec ma tenue spéciale vélo. Je me change, je me remets en spécial vélo, et je pense que les enfants comprennent que je fais du vélo, et eux en font aussi, et donc c'est gai, c'est un échange aussi. Je suis moche, je le dis franchement. Même mes collègues : « Oh là, là. ». Mais oui, mais je fais du vélo. » (focus group)

« Quand je fais mes longs trajets, c'est pantalon, etc., mais les courts trajets, moi je vais mettre une robe. Par contre, ce qui est vraiment embêtant pour une femme, c'est les chaussures. Les chaussures, ça, c'est vraiment quelque chose où on ne peut pas mettre n'importe quoi. » (focus group)

« Il y a des tenues qui ne permettent pas de vite marcher. On conditionne en fait, il y a des tenues qui conditionnent. » (focus group)

« Après ça dépend, moi je sais que si je mets des talons j'ai mal aux pieds donc je vais déjà prévoir le coup de ne pas en mettre. Il y en a qui marchent avec des talons très très fins et c'est vrai que les trottoirs encore une fois, ce n'est pas adapté pour une chaussure à talon. » (focus group)

« Moi je suis entre les deux, parce que je peux être à l'aise aussi en talons, je ne serais pas non plus très à l'aise pour venir en formation parce que je dois marcher vite, je dépose mon fils et tout ça, donc c'est un peu [...]. Mais pour la pluie et tout ça, ça me dérange quand même, parce que quand la pluie elle tombe, je n'aime pas, c'est un peu difficile. » (focus group)

« Une fois j'ai mis des chaussures à talons, mes enfants me regardaient avant de partir « Maman ? Mais quoi ? ». Et même mes collègues m'ont dit « Tu es venue avec ça ? », j'ai dit « Ouais, ouais ». Mais j'avais des petits talons, mais j'avais envie. » (focus group)

La peur de transpirer lors de la pratique du vélo ou de la marche rapide constitue également un obstacle. D'une part, certaines participantes ont le sentiment que le manque de propreté est moins toléré pour les femmes que pour les hommes. D'autre part, les lieux de travail ne disposent pas toujours de douches ou de vestiaires pour se changer, et lorsqu'ils existent, ils sont parfois réservés aux hommes uniquement.

« J'ai plus souvent des remarques, toujours dans mon village, parce que je suis une femme que si un homme va arriver un peu « crotté » on ne va pas lui faire la remarque. » (focus group)

« Pour continuer dans cette lancée-là, moi ici, je suis venue en tenue de sport. Quand je vais au travail, j'ai une tenue de rechange, donc je vais avec mon gant de toilette, je me rafraichis. Parce qu'ici actuellement j'ai le dos mouillé, trempé, et donc je suis en train d'essayer de sécher mes vêtements en le secouant. J'ai aussi pris des couvertures avec moi, justement pour pouvoir me couvrir pour ne pas avoir froid en restant avec vous, et je n'ai pas pris une tenue de rechange pour aller me changer en me disant, tant pis je viens à une activité, j'assume ma tenue mais je prévois le coup. » (focus group)

Ces injonctions sociales, réelles ou intériorisées, représentent un frein à la pratique d'un mode de déplacement actif.

« Je sais que mon mari fait énormément de vélo et... On ne fait pas du tout du vélo de la même façon en fait. Lui, par exemple, il va prendre son vélo pour tout, peu importe la météo. Il a tout son habillement, etc. Au boulot aussi, il peut avoir, il peut se changer parce qu'il y a des douches prévues pour lui. Par exemple, moi, au boulot, il y a des douches qui sont prévues pour les hommes, pas pour les femmes. Parce que peut-être qu'au niveau cycliste, il y a plus d'hommes, je ne sais pas. En tous cas, il y a des vestiaires pour les hommes et pas pour les

femmes. Après maintenant, je me suis acheté un pantalon qui se met au-dessus, et c'est vrai que parfois, j'ai une robe et je le mets quand même mais quand je le retire, c'est super. Et je sais aussi que quand mon pantalon est mouillé et que dans le train je veux l'enlever même si j'ai un pantalon en dessous, les gens me regardent mais je suis une femme quoi.» (focus group)

Certaines participantes apportent des nuances et soulignent qu'elles ont la possibilité de s'émanciper de ces injonctions sociales.

« Pour les vêtements, après moi je veux bien m'habiller cycliste complètement mais cela nécessite que je doive prendre un sac de vêtements mais, par tous les temps, je n'ai jamais eu froid à vélo et même qu'il gèle, qu'il neige, qu'il pleut, je n'ai jamais été gênée du froid. C'est un investissement mais, je vais dire, l'argent que je reçois par mois via l'université, je l'ai mis dans l'achat de bons vêtements et j'apprécie d'avoir une douche au travail. » (focus group)

« J'ai toujours un peu l'impression d'être habillée en Décathlon parce que non mais plus pour le temps et tout, ce n'est pas par le fait de faire du vélo. Je crois que si j'étais à pied dehors, ça serait... Enfin oui pour le vélo, faut des habits un peu plus techniques mais sinon moi je ne porte pas de jupe ou de robe à la base donc, c'est pas du tout une contrainte. » (focus group)

« Ah si, j'ai fait exprès de venir comme ça aujourd'hui. Parce que j'ai pensé pendant des années, pendant des années, je n'ai mis que pull, pantalon, chaussures adaptées, et puis je me suis dit « Mais non, je peux essayer autrement », et ça fonctionne du tonnerre. » (focus group)

« Si j'ai décidé aujourd'hui de marcher, et en plus, je suis de bonne humeur pour bien m'habiller, je ferai les deux. » (focus group)

D'autres participantes considèrent même leur choix vestimentaire lorsqu'elles font du vélo comme un moyen de revendiquer leur droit à l'espace public.

« Ce manque de visibilité des femmes dans l'espace public moi j'ai envie de le revendiquer et c'est pour ça que l'été, j'adore mettre des robes parce que je trouve que c'est 10 fois plus agréable quand il fait chaud et je continue à rouler à vélo en robe et tant pis. Mais ce n'est pas sans usure par moment. Ce n'est pas quelque chose qui est youhou, c'est cool tout le temps. » (focus group)

2.2.6.2. Des équipements pensés par et pour les hommes

Certaines participantes des *focus groups* ont exprimé le sentiment que le vélo demeure largement perçu comme une pratique avant tout masculine. Le choix en matière d'équipements et de vêtements adaptés au vélo est plus limité pour les femmes que pour les hommes. Les vêtements sont parfois mal ajustés à la morphologie féminine ou présentent des stéréotypes, tels que l'usage de la couleur rose, par exemple.

« Ici j'ai acheté un vélo électrique en septembre pour monter au Sart Tilman, et chez Décathlon ils m'ont dit « Ça c'est un vélo d'homme, le Sart Tilman, c'est trop loin ». Ils m'ont fait comprendre que je pouvais prendre le bus, que je n'avais pas besoin d'un vélo. Et puis, on a insisté pour que je prenne le vélo en bleu et pas en noir parce que quand même je suis une femme. J'ai demandé s'ils ne l'avaient pas en rose mais je ne préférais pas. Et oui, des remarques comme ça où on me dit ' C'est trop sportif d'aller travailler en vélo.' » (focus group)

« Je n'ai pas plus envie de faire du vélo en rose que l'homme qui est habillé en noir ou en une autre couleur. Et il y a deux fois moins de choix. [...] Il y a quand même un truc, c'est moins développé, c'est moins confortable. Il y a un frein aussi dans l'équipement qui est proposé, enfin moi je trouve. À chaque fois que je dois un peu renouveler mes habits, je me fais la

remarque mais pourquoi ? Et je ne peux pas aller acheter des habits chez les hommes parce que d'un point de vue morphologique vu que c'est hyper ajusté, ça ne correspond pas. » (focus group)

« Par exemple, sur le poids par rapport au vélo, souvent c'est limité à 90kg voire 100kg du côté des hommes donc moi dans tous les cas, on me dit vous n'avez qu'à prendre homme mais ça ne marche toujours pas donc soit. Ça veut dire que le vélo s'use plus souvent, autrement dit moi je paie plus en réparation, ça m'embête mais voilà et ce sont aussi les vêtements, souvent les vêtements, c'est XL et ça s'arrête là, c'est un impensé de se dire que des personnes grosses peuvent faire du vélo aussi. » (focus group)

Une participante a également souligné que les vendeurs dans les magasins de vélo spécialisés sont majoritairement des hommes, ce qui peut limiter leur capacité à fournir des conseils adéquats aux femmes quant à leurs besoins spécifiques.

« Moi, j'aimerais vraiment acheter un nouveau vélo et je n'arrive pas à avoir des conseils pour une femme, parce que les selles sont faites pour les hommes et alors je trouve qu'au niveau du maintien j'aurais vraiment besoin d'un vélo qui me tienne un peu plus droite parce que j'ai des problèmes de dos de dingue et je voudrais vraiment trouver un chouette vélo et là, ça fait sur dix ans, j'en ai eu trois différents et là, je change de nouveau. Et je voudrais vraiment trouver des personnes qui pourraient, parce que généralement à chaque fois que je vais acheter un vélo j'ai toujours à faire à des hommes en fait, tout le temps des hommes et franchement ils n'arrivent pas à me conseiller correctement. Soit j'ai un vélo trop grand, et donc je n'arrive pas à trouver. Mon mari, il a 4-5 vélos à la maison, il me dit « Mais va t'acheter un vélo, vas-y », mais je dis je n'arrive pas à trouver le vélo que je veux. Voilà, c'est ça et donc je cherche vraiment une personne qui pourrait me conseiller correctement et ça je ne trouve pas la personne et pourtant, j'ai déjà été dans plein de magasins de vélo mais c'est chaque fois des hommes, en fait. » (focus group)

Dans certains cas, le choix du type de vélo est influencé par la charge des responsabilités domestiques. Certaines participantes ont affirmé être contraintes de favoriser la praticité, afin de pouvoir assurer le transport des enfants ou des courses, tandis que leurs partenaires avaient tendance à favoriser les aspects sportifs et esthétiques.

« Donc c'est vélo obligé de passer par l'électrique, donc là il a vendu sa deuxième voiture, il est en réflexion pour acheter un électrique mais il ne veut pas prendre un mixte. Le style et le beau vélo passent avant, moi il demande mon avis je dis de prendre mixte pour qu'il puisse prendre le vélo cargo si c'est lui qui doit s'occuper des enfants et que moi je puisse prendre l'autre et ça, c'est encore un peu compliqué. « Moi je m'en fous que tu prennes un vélo électrique sur lequel je ne vais pas monter dessus », après c'est vrai qu'il fait 1m85, moi 1m60, mais sur les Décathlon on sait faire tous les deux, c'est possible, on a des amis qui ont un mixte. Alors oui c'est un modèle un peu plus pensé femmes mais ça, c'est encore un peu compliqué. Je ne sais pas ce qu'il va choisir. Au final j'essaie de ne pas trop m'en mêler mais c'est sûr que du coup on se retrouve avec moi qui conduis les enfants et lui qui fait les autres trajets parce que moi je ne vais pas pouvoir prendre son autre vélo et que moi je ne peux pas faire les trajets en vélo. Malgré tout, c'est quand même moi qui pense famille et lui qui aime le vélo et donc qui aurait envie d'un bon et beau vélo, ce que je comprends, mais on ne peut pas se payer 5 vélos électriques. Malgré tout c'est moi qui pense famille avant, lui pense plus sur son confort. » (focus group)

2.2.7. Les nuisances environnementales

Certaines participantes ont évoqué les nuisances sonores et la pollution atmosphérique comme des freins à la pratique d'un mode de déplacement actif. Marcher ou circuler à vélo, c'est être directement exposé à ces nuisances, qui réduisent le plaisir mais peuvent avoir aussi des répercussions sur la santé. Cette préoccupation est d'autant plus forte lorsqu'elles se déplacent avec des enfants. Comme évoqué précédemment, la sécurité, le bien-être, mais également la santé des générations futures est une préoccupation majeure pour certaines participantes, et cela peut être associé à la construction de leur identité maternelle.

« Et alors, vous pointez aussi et ça moi je n'ai pas eu souvent, c'est une autre réalité, que les rues peuvent être bruyantes et désagréables, on a l'impression de respirer la pollution en direct. Et donc la place qui est encore laissée aussi aux voitures, parking sur les trottoirs, priorité aux véhicules dans les espaces communs, etc., donc c'est plus l'ambiance, que ce soit dans les bruits, la sécurité mais aussi dans l'air qu'on respire, on n'a pas toujours envie. » (focus group)

« Moi je suis autiste, du coup je fais partie d'un collectif avec plein de personnes autistes et les bruits en rue et les lumières de rue, ça dépend à quelle heure on passe, à quelle heure on circule à pied, donc ça demande un peu de matos, un casque anti-bruit, en fonction du bruit ou en fonction des rues, on sait que les décibels de certaines rues, c'est vraiment un enfer. Donc en fait, tu dois tout le temps t'adapter aux personnes de l'autre côté ou vraiment être au courant de ton environnement pour ta sécurité, mais en même temps, si tu es au courant de ton environnement juste tu ne prends pas cette rue-là parce que c'est un enfer sensoriel. Entre les gens qui frottent, les bruits soudains, les rues où il y a des ambulances, du trafic d'ambulances plus le reste du trafic. » (focus group)

Le manque de propreté de l'espace public, notamment les déchets et les déjections canines, a également été identifié comme une nuisance qui dissuade certaines participantes de se déplacer à pied.

2.2.8. La réalité et la perception des enjeux physiques et des compétences

2.2.8.1. Le manque de force physique et d'habileté

Marcher ou faire du vélo représente un effort physique, surtout sur de longues distances ou dans des zones vallonnées, ce qui peut constituer un obstacle, pour certaines participantes. Cette perception est renforcée lorsqu'elles doivent se déplacer avec des enfants ou porter des charges lourdes. Ces participantes ont exprimé qu'elles se considéraient comme physiquement moins aptes ou moins sportives que les hommes, une autre perception ancrée dans les normes sociales.

La fatigue résultant des tâches domestiques et des déplacements qu'elles doivent effectuer peut également constituer un frein à fournir un tel effort physique, pour d'autres participantes. De plus, des facteurs spécifiquement liés à la condition féminine, tels que la grossesse ou les menstruations, peuvent altérer la forme physique.

« Par exemple, moi si je suis fatiguée, j'irai plus vite prendre le bus que de faire 30 minutes de marche. C'est plus ça. Sinon, si je peux marcher, je marche, mais des fois, ça m'ennuie. C'est rare quand je suis fatiguée mais si je suis fatiguée, ça va plus vite de prendre le bus que de marcher ». (focus group)

- *« Physiquement l'homme est très solide et ce n'est pas toutes les femmes, on n'est pas en forme comme les hommes.*
- *Animatrice : Vous voulez dire meilleure santé des hommes ou meilleure condition physique ?*

- *Oui meilleure santé des hommes, ils sont robustes.*
- *Non ça dépend ça. Il y a des femmes qui sont aussi fortes que les hommes. L'inconvénient des femmes je dirais, par rapport aux hommes, de la marche c'est le choix des chaussures j'ai envie de dire. Maintenant même si on a de tout mais on voit très rarement un homme en hauts talons. » (focus group)*

Certaines participantes ont également exprimé le sentiment de ne pas être en assez bonne condition physique pour répondre aux exigences nécessaires à la pratique de la marche ou du vélo.

« Donc, quand on peut se passer de la voiture, on le fait, mais c'est un vélo électrique parce que sinon moi je ne peux pas, ni mes poumons, ni mon cœur. » (focus group)

« Mais j'aime bien marcher, mais j'ai des soucis de santé physique qui m'empêchent de marcher vraiment très longtemps. » (focus group)

De plus, d'autres participantes ont révélé qu'elles n'avaient pas appris à faire du vélo dans leur enfance ou avaient acquis cette compétence tardivement, à l'âge adulte. Le manque d'expérience peut entraîner un manque de confiance en soi et une crainte de se blesser ou de tomber.

« C'est psychologiquement difficile de monter sur tout ce qui n'est pas stable. » (focus group)

« J'ai essayé un jour avec mon voisin, je n'ai pas été. Je monte, je tombe. Je réessaie avec un autre. Mais je vais quand même apprendre. Mais il y a les vélos qui ont des gros pneus, c'est plus facile mais ceux qui sont trop minces, ça me fait peur. Mais moi je veux apprendre le vélo. » (focus group)

« Comme j'ai la chance d'avoir un Tern, c'est un vélo qui est hyper bas pour le centre de gravité, quand je suis dans les bouchons ou quand je ne me sens pas en sécurité, je peux directement mettre les deux pieds à terre. » (focus group)

« Mais moi j'ai trop peur de pédaler en vélo. J'ai peur de tomber, je préfère la trottinette. Du coup, je prends juste le bus ou bien la navette ou le train. J'ai déjà une image parce que j'ai une amie qui s'est fait mal avec le vélo, donc du coup j'ai un peu cette peur. » (focus group)

« Et le vélo, moi je n'ai pas de vélo mais ma maman en a un et je le prends plus en été, vraiment pas très souvent parce que je n'ai pas du tout confiance en mes capacités. Je suis hyper maladroite et j'ai peur de me faire écraser. » (focus group)

2.2.8.2. Les moindres compétences techniques

Spécifiquement au vélo, la plupart des participantes ont exprimé le sentiment de se sentir moins compétentes pour effectuer des tâches techniques, telles que l'entretien et la réparation de leur vélo. Elles évoquent que, contrairement aux hommes, les femmes sont souvent moins encouragées à acquérir ces compétences et à manipuler des outils, ce qui reflète encore des normes sociales ancrées.

« Un truc que je voulais dire quand même parce que ça on n'en a pas encore parlé. C'est pour moi un truc qui m'ennuie vraiment en tant que femme, c'est qu'on ne m'a jamais vraiment appris à entretenir mon vélo. » (focus group)

« Ça me fait penser à cette histoire d'entretien de vélo, qui effectivement, était réservée traditionnellement à l'homme. Et maintenant, par exemple chez Pro Velo, moi je suis inscrite à ma première session d'entretien du vélo. Parce que c'est vrai, une crevaison, la chaîne qui saute, on est démunies, et donc j'ai envie de pouvoir être autonome par rapport à ça aussi. Et je rejoins l'avis qui dit « C'est sociétal ». C'est parce qu'on est des femmes qu'on ne nous a pas appris. Pratiquement tous les hommes savent gérer un vélo au quotidien. » (focus group)

« Ça me fait penser aussi à quelques anecdotes, j'ai eu deux trois petits soucis de vélo et j'ai demandé au technicien là où je travaille « Montre-moi » et en fait ce n'est pas ça qu'il fait. À chaque fois, ils ont fait à ma place. Donc il y a encore cette attitude un peu sexiste, gentille mais 'Bon aller, on va le faire pour toi'. » (focus group)

2.2.9. Le coût financier

Comme mentionné précédemment, la plupart des participantes considèrent le vélo comme un mode de déplacement économique, moins coûteux que la voiture, et dans certains cas, que les transports en commun. Cependant, l'achat initial d'un vélo peut constituer un investissement financier. Certaines participantes, habituées à la pratique du vélo, possèdent plusieurs vélos adaptés à différents usages. Elles optent pour un vélo peu coûteux ou d'occasion pour les déplacements nocturnes ou en centre-ville, notamment en l'absence de stationnement sécurisé. Pour les déplacements quotidiens et utilitaires, elles privilégient un vélo de meilleure qualité, qu'il soit électrique ou non. L'un des principaux atouts du vélo électrique est de fournir un soutien à l'effort physique requis pour la pratique du vélo, surtout sur de longues distances ou dans des zones vallonnées. Des vélos spécifiques, tels que des vélos cargo ou équipés d'une remorque, peuvent être utiles pour transporter les enfants ou les courses.

En plus du coût d'achat du vélo, l'acquisition des équipements nécessaires, tels que des sacoches, un casque, des vêtements adaptés ou des cadenas pour sécuriser le stationnement du vélo, peut également représenter un investissement financier supplémentaire.

« Un autre frein, c'est pour moi l'investissement, enfin nous on réfléchit beaucoup à un investissement qui est passe-partout, mais plus pour courses, transport, transport de quelque chose en plus de nous. Et ça franchement je trouve que c'est compliqué parce qu'on rêve d'un long-trail, on rêve d'un cargo, on rêve d'une charrette, et en fait au final il y a tellement de choix que finalement on ne sait même plus, enfin moi en tout cas je ne sais plus lequel choisir et je ne vais certainement pas acheter les 3. Mon conjoint si. » (focus group)

L'aspect financier peut représenter un frein plus important sur la mobilité des femmes et leur choix modal. Certaines études ont démontré que leur revenu moyen est inférieur à celui des hommes et qu'elles sont plus touchées par la précarité financière.

2.2.10. La dimension symbolique de l'espace public

La grille d'entretien élaborée pour les *focus groups* incluait une série de freins à la mobilité active des femmes régulièrement relevés dans la littérature, dont l'objectif était de renforcer et d'enrichir les discussions avec les participantes. Parmi ces freins, une catégorie était consacrée à la dimension symbolique, mettant en lumière l'invisibilisation des femmes dans l'espace public (le faible nombre de rues portant des noms de femmes, la rareté des représentations de femmes célèbres, etc.), ainsi que l'hypersexualisation des femmes dans la statuaire et la publicité.

Lors des *focus groups*, cette dimension symbolique n'a pas été spontanément abordée par les participantes. Même interrogées à ce sujet, la plupart semblaient accorder peu d'importance à cette dimension en tant que facteur influençant leur pratique de la marche ou du vélo. Certaines participantes semblaient même ne pas être conscientes de l'invisibilisation et l'hypersexualisation des femmes dans l'espace public. Profondément enracinée dans la société, cette norme pourrait échapper à la conscience des participantes.

Cependant, pour quelques participantes, l'absence de représentation symbolique peut influencer le sentiment d'illégitimité des femmes dans l'espace public.

« Avant je ne faisais pas attention à tout ça, mais maintenant, oui je peux vraiment me fâcher. Par exemple, comme en classe, maintenant on est en informatique, je rentre en classe, premier jour de formation, il y a deux cadres de femmes nues, c'est beau, mais la première chose que je me dis c'est pourquoi on met le derrière d'une femme nue et de l'autre côté, la poitrine d'une femme nue, pourquoi ce n'est pas un homme ? Là, depuis quelques années maintenant, j'ai 35 ans, je fais très attention à ça, je trouve que c'est du n'importe quoi, je trouve que ce n'est pas équitable en sachant que si on va au fond des choses, nous les femmes, on est beaucoup plus intelligentes et capables de faire plus de choses qu'un homme. Demandez à un homme s'il sait repasser, téléphoner, faire à manger et faire les devoirs, il est incapable. Moi, je trouve que nous les femmes, on est trop rabaissées, c'est la vérité. Pour moi, au jour d'aujourd'hui, c'est devenu inacceptable, parce que les hommes ils ont cette mentalité-là, la plupart des hommes, ils pensent comme ça, et il est temps que ça change. » (focus group)

En conclusion

La dépendance à la voiture, la mauvaise qualité des infrastructures, la confrontation avec les autres usagers et usagères de la voie publique, le harcèlement et l'insécurité, la charge logistique, l'intériorisation des normes en termes d'apparence physique, les nuisances environnementales, la réalité et la perception des enjeux physiques et des compétences et le coût financier sont autant de freins à la pratique de la marche et du vélo, relevés par les participantes des focus groups, des marches et des parcours à vélo exploratoires.

Si la plupart de ces freins sont susceptibles d'affecter tous les usagers et usagères des modes de déplacement actifs, quel que soit leur genre – le manque d'infrastructures, la confrontation avec les trottinettes électriques ou la peur du vol des vélos, par exemple – ils pèsent cependant davantage sur les femmes pour diverses raisons.

Premièrement, les femmes sont encore principalement en charge des enfants et des tâches ménagères ce qui les amène à circuler plus régulièrement avec une poussette, un caddie ou des sacs de courses ou encore avec un ou plusieurs enfants (en bas âge) à la sécurité desquels il faut veiller, qu'il faut équiper, etc. Cette charge leur impose aussi des chaînes de déplacement complexes (du domicile à l'école, au lieu de travail, au magasin, etc.). Ces tâches ne leur laissent dès lors pas toujours le loisir du choix modal.

Deuxièmement, beaucoup de femmes disent se sentir moins légitimes, moins assertives dans l'espace public que les hommes et dès lors, davantage fragilisées dans les confrontations avec d'autres usagers ou usagères de la route par exemple. Elles se perçoivent aussi comme moins fortes physiquement (pour parcourir de longues distances ou monter son vélo dans le train par exemple) ou moins capables (pour réparer son vélo par exemple), ce qui constitue aussi un frein à la mobilité active pour elles. À cela s'ajoutent notamment le harcèlement, le sentiment d'insécurité ou les injonctions sur l'apparence physique (être bien coiffée, porter des talons ou une jupe, ne pas transpirer), touchant à nouveau plus particulièrement les femmes.

3. Analyse transversale

Après avoir présenté les résultats issus des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires, nous proposons une analyse transversale, en s'appuyant sur des ressources théoriques de sorte à prendre de la hauteur et à dégager différents grands enjeux de notre riche travail empirique. Ainsi, cette analyse s'articule autour de deux grands axes issus des *gender studies* liées aux questions spatiales : le travail du *care*, principalement assumé par les femmes, et la place « *relative* » des femmes dans l'espace public. Ces dimensions ont en effet émergé de manière transversale dans les résultats de notre travail de terrain.

L'épistémologie du positionnement, notamment proposée par Sandra Harding⁶, suppose une attention constante à la question du genre. Cette posture est fondamentale car nous pourrions avoir un premier niveau de lecture de nos résultats et considérer que si l'on optimise les infrastructures, les conditions de mobilité des femmes se verront améliorées. Certes, certaines études ont montré que les dispositifs matériels ont un impact sur l'utilisation de ces infrastructures et ses usagers et usagères, notamment au niveau de la sécurité routière. Si on donne de la place aux cyclistes et aux piétons et piétonnes, ils, elles la prennent. Pour autant, notre attention aux enjeux du genre révèle que les enjeux de mobilité active – spécifiquement pour les femmes – sont traversés par toute une série de problématiques liées aux inégalités de genre. C'est donc fort de notre attention portée aux enjeux de genre en tant que construction sociale que nous sommes en mesure de révéler ce second niveau d'analyse qui se joue davantage entre les lignes, dans les frontières poreuses entre la sphère privée et publique.

Notre travail de terrain a en effet mis en évidence le caractère enchevêtré des enjeux privés et publics. Certaines expériences des femmes que nous avons recueillies montrent qu'elles sont à la manœuvre quand il s'agit de faire des choix écologiques au niveau du ménage et de revoir ainsi leur mode de déplacement. Le terrain révèle aussi que, dans le ménage, ce sont certains conjoints (hommes) qui utilisent davantage la voiture et/ou disposent d'une voiture de société. Les femmes font des déplacements plus proches de leur domicile alors que les hommes se déplacent plus loin, notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail. Les résultats montrent aussi que ce sont certaines femmes qui coordonnent les trajets de la famille et qui planifient et organisent la mobilité avec les contraintes diverses des chaînes de déplacement sur un plan géographique, temporel (Demoli et Gilow, 2019) et corporel.

Bien qu'il soit évident qu'il y ait une grande perméabilité entre les dimensions ayant émergé des résultats de notre travail de terrain, nous proposons néanmoins de structurer le propos autour de trois grands points : 1) le travail du *care* qui vise à montrer que les femmes, par rapport aux hommes, sont les principales pourvoyeuses du travail du *care*, c'est-à-dire en charge des autres, notamment des enfants, et des tâches ménagères ; 2) la perception qu'ont les femmes d'elles-mêmes, les attentes qui peuvent en découler allant jusqu'à une forme de dépossession de leur corps ; et 3) l'insécurité en ce compris la problématique du harcèlement.

Comme nous l'avons vu, certains enjeux sont communs à la marche et au vélo, et d'autres sont spécifiques à chacun de ces modes. Par exemple, la problématique du harcèlement ou de l'insécurité est plus prégnante chez les piétonnes, de même que la question du manque de temps pour se déplacer à pied, notamment à cause de la chaîne de déplacement que génère la charge du *care*. En revanche, la préoccupation du coût financier lié à l'achat d'un vélo et des équipements requis ou la crainte du vol sont des freins pour certaines, spécifiques à l'usage du vélo. Certains freins identifiés

⁶ Dans *Feminism and methodology*, publié en 1987 (Indiana University Press), la philosophe Sandra Harding a réuni diverses contributions majeures du positionnement féministe.

touchent les deux modes de déplacement actifs mais se déclinent différemment ou revêtent une importance légèrement autre. Par exemple, la question de l'effort physique, dont certaines femmes ne se sentent pas capables, affecte davantage le vélo. Comme dans le précédent chapitre, nous veillerons à apporter les nuances distinguant les deux modes.

3.1. L'ORGANISATION DU TEMPS ET LA RÉPARTITION DES TACHES : LE TRAVAIL DU CARE

Les théories du *care* comme cadre d'analyse transversal

Les théories du *care* forment un cadre théorique, mais aussi une posture épistémologique conceptualisée à l'origine par des philosophes féministes critiques américaines (Carol Gilligan, Joan Tronto, etc.) pour penser le « prendre soin », à la fois des personnes et des choses. Dans le cadre de cette recherche, nous reprenons **la définition du *care*** de Fisher et Tronto (1991) : « *au niveau le plus général, nous suggérons que le care soit considéré comme une activité générique qui comprend tout ce que nous faisons pour maintenir, perpétuer et réparer notre 'monde', de sorte que nous puissions y vivre aussi bien que possible. Ce monde comprend nos corps, nous-mêmes et notre environnement, tous éléments que nous cherchons à relier en un réseau complexe, en soutien à la vie.* » (p. 40).

Comme l'explicite Pascale Molinier, **le travail du *care* englobe des pratiques matérielles** (Le Guennic, 2012). Selon Ines Sanchez de Madariaga (2013), la mobilité liée au travail du *care* inclut « *tous les déplacements résultant des responsabilités domestiques et affectives : accompagner un ou une proche (à l'école, à l'hôpital, au football, à la gare...); faire des courses pour la vie quotidienne ou pour des occasions spéciales comme un anniversaire ; effectuer des démarches administratives ; rendre visite à des personnes malades ou âgées, âgées ; se rendre à la laverie (ou à la teinturerie) pour entretenir le linge de la famille, etc.* » (Tillous, 2022, p. 83). Mais **le travail du *care* concerne également des charges plus « émotionnelles »** comme le fait d'entrer en empathie afin d'adopter le comportement adéquat et adapté au sujet concerné.

Si on articule la notion de *care* à celle du travail – comme le fait Pascale Molinier – « *le tour de force de la théorie du care consiste à montrer en quoi ces pratiques reléguées à l'arrière-plan, placées en bas de l'échelle des valeurs, sont indispensables aux tâches et travaux jugés légitimes. Par exemple, c'est parce que certaines personnes s'acquittent des tâches domestiques que d'autres peuvent s'adonner à des professions [...] socialement valorisées.* » (Le Guennic, 2012, p. 2).

Il est intéressant de mettre en évidence l'articulation entre théorie du *care* et du genre. Les travaux de Paperman, Molinier ou Laugier montrent que **ce sont particulièrement les femmes qui ont la charge de ces pratiques de *care***. Les femmes sont en effet majoritairement responsables de l'organisation du ménage et de l'éducation des enfants : « *le facteur qui joue le rôle le plus important est la différence de rôles, donc de programme d'activité au quotidien, entre femmes et hommes, et ce non seulement dans les ménages hétérosexuels mais aussi dans le contexte plus large d'une société hétéronormée. (...) Le poids de cette organisation structurelle – le patriarcat – possède une inertie telle qu'il explique que la répartition des tâches entre femmes et hommes demeure aujourd'hui encore si déséquilibrée : en 2010, les femmes effectuent ainsi la majorité des tâches ménagères (71 %) et parentales (65 %) (Champagne et al., 2015).* » (Tillous, 2020, p. 83).

Ce travail est invisibilisé et sous-valorisé dans nos sociétés contemporaines patriarcales ce qui a pour conséquence que **ces pratiques de travail reproductif restent non prises en compte de manière générale, mais aussi dans les politiques sociales et a fortiori de mobilité.**

Ce cadrage théorique autour de la notion de *care* offre dès lors des clés de lecture extrêmement pertinentes pour questionner les enjeux de notre recherche, car elles mettent en évidence les notions telles que la double journée de travail et la charge mentale qui incombent souvent aux femmes.

Certaines femmes rencontrées dans le cadre de cette recherche sont confrontées à des enjeux de temps, de répartition de tâches directement liées au travail du *care* qui leur incombent, dans la société patriarcale qui est encore la nôtre. Ces enjeux liés au travail reproductif conditionnent les choix de mobilité et rendent parfois l'usage de la marche et du vélo impossible ou appellent des conditions spécifiques. En effet, les nombreux freins à la pratique de la mobilité active, présentés dans le chapitre précédent, le mettent clairement en évidence.

Bien qu'une grande partie des solutions pour améliorer les conditions de la mobilité active profitent à l'ensemble des usagers et usagères, les solutions intégrant les contraintes liées au travail du *care* sont indispensables pour les femmes qui le réalisent encore majoritairement. Par exemple, le fait d'avoir des trottoirs larges et lisses, libres de tout obstacle avec des bordures abaissées, favorise la mobilité pour tous et toutes, mais est vital pour les femmes qui se déplacent avec une poussette, un jeune enfant à la main, un caddie ou des sachets de courses. Dans le même esprit, si la présence de bancs ou de toilettes dans l'espace public est un atout pour tout le monde, elle devient centrale pour les femmes qui se déplacent avec des enfants ou portent des charges lourdes. Il en est de même dans la confrontation aux autres usagers et usagères de la route : elle met tout le monde en danger, hommes comme femmes, mais quand on se déplace avec des enfants, usagers plus faibles car moins aguerris, ces conditions deviennent incontournables. D'un point de vue logistique aussi, se déplacer avec des enfants, surtout par mauvais temps, est rendu encore plus compliqué dans un contexte de mobilité active.

3.1.1. « *Mobility of care* » ou la mobilité spécifique des femmes

L'une de nos hypothèses de départ concerne l'articulation complexe entre parentalité et mobilité active. Si le travail du *care* incombe davantage aux femmes de manière générale, l'entrée dans la parentalité induit « *une charge de mobilité supplémentaire [...] si l'on considère le nombre de déplacements réalisés quotidiennement (Johansson, 2005 ; Motte-Baumwol et al., 2011 ; Scheiner et Holz-Rau, 2015 ; Zwerts et al., 2007)* » (Gilow, 2018, p. 118). Cette charge supplémentaire est assumée à nouveau davantage par les mères que par les pères, comme le montrent des enquêtes statistiques. « *Du point de vue des mères, les usages de l'espace public traduisent en fait les relations sociales qui se construisent dans l'espace privé.* » (Gilow, 2018, p. 117). En outre, cette mobilité est particulièrement contraignante pour les femmes élevant seules leurs enfants (Leray et Séchet, 2013), qui constituent la très grande majorité des « chefs » de familles monoparentales (85 % selon les auteurs du chapitre, p. 69).

À partir de l'enquête Beldam (Belgian Daily Mobility, 2010), Yohann Demoli et Marie Gilow (2019) ont par exemple recomposé les chaînes-types de déplacements des pères et des mères en Belgique. Il apparaît que, lorsqu'on articule les différents trajets des uns, des unes et des autres au cours d'une journée, **les chaînes de déplacement des femmes sont plus courtes que celles des hommes, mais aussi plus complexes** : les trajets sont plus nombreux, dans un espace plus réduit, pour des motifs plus variés (Scheiner et Holz-Rau, 2017). En effet, alors que les déplacements masculins sont plus souvent de type travail-domicile (travail productif), les déplacements féminins ont davantage pour objet l'accompagnement des enfants, les courses, les démarches administratives du ménage, etc. (travail reproductif). Comme relevé tant dans la littérature qu'à travers les *focus groups* menés dans le cadre de cette recherche, les femmes sont amenées à faire des trajets en « sauts de puce » avec de fréquents arrêts.

La notion de « *travail domestique mobile* » développée par Gilow permet de saisir conceptuellement la « *dimension extérieure des responsabilités familiales* ». Par travail domestique mobile, nous entendons tous les déplacements liés à l'accomplissement de responsabilités familiales ou ménagères, qui s'ajoutent potentiellement aux déplacements domicile-travail : à savoir accompagner un

enfant à l'école, aux activités extrascolaires, accompagner un enfant malade (chez le médecin ou au domicile), faire des courses, ou réaliser tout autre déplacement bénéficiant à d'autres membres de la famille (visites administratives, médicales, soirées de parents d'élèves, etc.) » (Gilow, 2018, p. 119).

De plus, l'accès massif des femmes au travail salarié à partir des années 70 a moins conduit à une redistribution égalitaire du travail domestique entre les sexes qu'à une addition, pour les femmes, du travail productif et reproductif. Cela a conduit les auteurs, autrices (ibid., p. 144) à parler de « *seconde journée de travail* » pour les femmes, dans le sens où les tâches susmentionnées incombent encore aux femmes après leur journée de travail rémunéré, mais aussi que ce dernier est plus volontiers interrompible par les considérations du ménage, ce qui alourdit la charge mentale. « *Un cercle vicieux relie l'intensité du travail (work pressure) et les difficultés à faire face aux tâches ménagères, provoquant un risque élevé d'épuisement (Demerouti et al., 2004 ; Geurts et al., 2005)* »⁷ (Coutrot Thomas, 2021, p. 110). Il s'agit bien d'un « *angle mort dans la prise en compte critique du genre.* » (Avril et Marichalar, 2016, p. 7). Ainsi, pour alléger cette seconde journée de travail contrainte, l'automobile s'impose chez les mères avec plus de nécessité que chez les pères ; et cela à plus forte mesure qu'il y a plusieurs enfants, et donc plus de trajets à effectuer, de provisions à transporter, etc. Il s'agit là de dés-incitants clairs à la mobilité active (Demoli et Gilow, 2019).

Par ailleurs, **cet effet de genre se combine à un effet de classe** lorsque, dans une logique de gentrification commune à de nombreuses grandes villes européennes, les loyers du centre-ville augmentent et en excluent peu à peu les classes populaires, qui vont trouver à se loger dans les périphéries. Si elles ne veulent pas s'infliger de longs et exigeants trajets en transports en commun, les mères plus précaires sont donc forcées, une fois de plus, à avoir recours aux transports en commun ou à l'automobile quand cela est économiquement possible. Cela représente une charge financière considérable pour le ménage et renforce, lorsque la voiture appartient au mari, la dépendance de la femme à celui-ci (ibid.).

Gilow développe également le « *sentiment de responsabilité des mères comme moteur émotionnel de leurs déplacements* » : « *la responsabilité pour la prise en charge des membres de la famille s'exprime à travers le poids émotionnel qui pèse sur ces déplacements.* » (Gilow, 2018, p. 128). Ce dernier peut être ressenti négativement à la suite du sentiment de culpabilité (comme faire attendre son enfant) ou positivement et associé à l'accomplissement du rôle maternel (en passant du temps avec son enfant). Par exemple, beaucoup de mères (actives de la classe moyenne) jouent le rôle de « *maman-taxi* » pour les activités extrascolaires qui « *apparaissent comme une manière de transmettre leur propre capital culturel et social à leurs enfants (Juan, 1997, p. 53).* » (Gilow, 2018, p. 130).

Ainsi, « *les injonctions à la mobilité, qui émanent de la sphère domestique, permettent de voir comment une bonne partie des trajets quotidiens, notamment des mères, s'insère dans la structure sociale du genre [...] Avec, sans ou pour un autre membre de la famille ou du ménage : un déplacement est généralement le fruit d'une organisation sociale de l'espace domestique. Que cette mobilité se construise en creux d'un désengagement du père, du moins perçu et parfois affiché, d'une priorisation de l'emploi masculin par rapport à l'emploi féminin, d'un sentiment de responsabilité développé envers l'enfant, ce sont ces rapports multiples qui « tirent » les mères – plus que les pères, semble-t-il – vers les divers points d'ancrage du travail domestique mobile.* » (Gilow, 2018, p. 136).

Les travaux sur le *care* identifient ainsi **une mobilité spécifique des femmes** directement liée aux types de déplacements qu'elles réalisent dont ceux liés au travail du *care*. Le concept de « *mobility of care* », que l'on peut traduire par « *mobilité du travail domestique et affectif* », est convoqué par

⁷ À noter que ces deux études ne comportent pas d'analyse séparée des femmes et des hommes.

Marion Tillous pour décrire les conséquences qu'ont les différents rôles liés au *care* endossés principalement par les femmes sur la mobilité de celles-ci. L'assignation du travail du *care* impose ainsi aux femmes une organisation spatio-temporelle complexe qui contraint leur mobilité, en réduisant leur capacité à être mobiles géographiquement et socialement (Commission européenne, 2014). Ces pratiques spatiales différenciées et les contraintes de déplacement qui réduisent généralement les aires de déplacement des femmes sont pourtant invisibles dans bien des enquêtes liées à la mobilité (Tillous, 2020).

Nous avons en effet noté lors des *focus groups* que, bien que certaines participantes aient souligné les charges relatives au *care* et les contraintes qui leur incombent, elles ne faisaient pas toujours explicitement le lien entre leur condition d'existence de femmes, les contraintes organisationnelles auxquelles elles doivent faire face et leur mobilité, ce qui témoigne d'une forte intériorisation de cette répartition genrée des rôles.

3.1.2. Mobilité du *care* et mobilité active : un mariage impossible ?

La charge et la chaîne de déplacement imposées par le travail du *care*, surtout avec l'entrée dans la parentalité, imposent, dans certains cas, l'usage de la voiture, ou invitent en tous cas à privilégier ce mode de déplacement lorsqu'il en existe la possibilité. Or, la littérature relève que les femmes disposent moins souvent d'une voiture que les hommes, et lorsqu'elles en disposent – ce qui est de plus en plus fréquemment le cas – elle sert plutôt à étendre la sphère du travail domestique pour accomplir des « *trajets domestiques* » (Gilow, 2018, p. 118).

Avec la « *seconde journée* », des femmes renoncent à la marche, qui est considérée comme trop chronophage dans un *timing* toujours serré. La littérature pointe aussi l'impact de la mobilité du *care* sur l'usage du vélo. En effet, « *on observe une baisse de l'utilisation du vélo par les femmes particulièrement au premier enfant, et l'abandon à l'arrivée du second. Par exemple, une étude menée en 2013 à Bordeaux montre que l'arrivée d'un deuxième enfant est un des principaux freins mis en avant par les femmes interrogées (Ulrich, 2014). Elles n'envisagent plus d'utiliser leur vélo, évoquant la multitude de leurs déplacements (accompagnement des enfants, courses, travail) et des trajets plus complexes que ceux des hommes.* » (Faure et Coupleux, 2020, p. 103).

3.1.3. Les femmes ont une connaissance fine de leur territoire et pourtant...

Comme nous l'avons révélé dans la section 2.1 relative aux atouts de la mobilité active : la marche et le vélo permettent de s'immerger pleinement dans son environnement, d'admirer et de découvrir le paysage, d'être en contact avec la nature, d'apprécier l'architecture, et de construire ainsi à une meilleure connaissance de son lieu de vie. Marcher ou faire du vélo, c'est prendre le temps d'observer ce qui nous entoure et de s'émerveiller devant ce que l'on découvre.

Il est toutefois intéressant de pointer que les « *déplacements spécifiques* » liés au travail du *care* des femmes permettent une forme d'appropriation territoriale locale plus grande et une connaissance plus fine chez les femmes, de leur environnement proche grâce aux chaînes de déplacements complexes réalisées au sein de leur quartier.

Les travaux de la géographe Corinne Luxembourg et ses analyses de corpus de cartes mentales montrent ainsi que « *les femmes sont plus nombreuses que les hommes à s'approprier plus largement le territoire communal* » (2018, p. 35) avec une connaissance plus fine de celui-ci, car elles effectuent plus de trajets, davantage liés aux tâches domestiques, familiales et éducatives que les hommes. Elles utilisent également davantage les transports en commun que les hommes (observation déjà notée dans d'autres travaux scientifiques) (Denèfle, 2009).

Mais malgré cette connaissance fine du territoire, « *le rapport politique des femmes à l'espace dépasse difficilement l'échelon local, de sorte que leur citoyenneté est réduite par les 'murs invisibles' que constituent leurs pratiques et représentations spatiales de l'espace urbain. En outre, elles sont moins nombreuses que les hommes à parcourir de plus longues distances.* » (Luxembourg, 2018, p. 59).

Par ailleurs, « *le constat qu'établissait Jacqueline Coutras en 1993 est toujours valable : « les femmes ont des déplacements qui dans leurs caractéristiques les mieux mises en évidence par les statistiques épousent globalement celles de la catégorie sociale à laquelle elles appartiennent. Mais elles sont aussi traditionnellement rattachées à la vie familiale et donc à son espace prioritaire, le logement, le quartier. Elles seraient ainsi invisibilisées dans l'espace public urbain hors de la « proximité résidentielle » – ce périmètre accessible à pied qui prolonge le logement dans l'extérieur public en servant à la réalisation des tâches familiales non effectuées dans le cadre familial » (Coutras, 1993).* » (Faure et Coupleux, 2020, p. 99). En outre, « *la mobilité des femmes est souvent considérée comme liée à leur autonomisation de la sphère domestique* », et comme un progrès permettant de diminuer les inégalités entre les sexes (Demoli, 2018, p. 91). Au vu de leur « *seconde journée de travail* », « *la motorisation des femmes a entraîné en fait un redéploiement de l'espace privé, en élargissant le périmètre des tâches domestiques.* » (Demoli, 2018, p. 114).

Pour conclure, malgré une compréhension fine du territoire par les femmes qui le sillonnent, il est intéressant d'interpeller sur la frontière mince, voire inexistante, entre espace privé et espace public. Ainsi, même si demain les infrastructures devenaient de qualité, continues et adaptées, les hommes et les femmes – pour toute une série d'éléments que nous avons mis en perspective – n'en auraient pas le même usage compte tenu de leurs conditions d'existence construites.

3.2. LA PERCEPTION DE SOI COMME UNE CONSTRUCTION SOCIALE COMPLEXE⁸

Le genre comme construction sociale

Concernant le genre, Marie-Joseph Bertini stipule que la différence entre les hommes et les femmes découle « *d'une construction sociale et culturelle historiquement déterminée* » (2006). Le genre est à considérer comme un sexe social, « *ou plus exactement comme un rapport social de sexes* » (p. 118). En outre, « *le genre concerne le fait qu'il désigne un rapport (de domination) entre les catégories du féminin et du masculin.* » (Ibid., p. 118). Le genre est donc caractérisé par sa construction sociale, son évolution historique culturelle et le rapport social – de domination – qu'il crée. Ainsi, la dimension genrée des espaces publics est claire : « *la ville a un genre en ce sens qu'elle joue un rôle dans les rapports sociaux femmes/hommes et elle participe aux rapports de pouvoir en donnant accès ou non aux différentes sphères de la vie en société.* » (Van Enis, 2016, p. 2).

3.2.1. La soi-disant vulnérabilité et les moindres compétences physiques et techniques

L'idée de cette section est de discuter de la construction sociale d'une image des femmes comme des êtres plus « vulnérables », plus « fragiles » et plus « faibles » que les hommes, où « *la ville et les espaces publics représenteraient nécessairement un danger pour elles.* » (Lieber, 2011). Cette image véhiculée dans nos sociétés androcentrées et intériorisée par de nombreuses femmes conditionne fortement leur rapport à l'espace public, et plus particulièrement à la mobilité active. Cela induit

⁸ Cette section a été écrite grâce aux travaux et réflexions d'Alice Michaux sur les enjeux entre genre et espace public.

notamment un manque d'assertivité et de confiance en soi, un sentiment de non-légitimité, voire de peur dans l'espace public (Lieber, 2011).

Nous avons relevé, lors des *focus groups*, l'intégration de ces discours par certaines participantes, plus particulièrement par rapport à leur pratique du vélo. Ces dernières estiment par exemple qu'elles sont moins aptes que les hommes à l'effort physique qu'impose le vélo (pour faire un long trajet, grimper une côte ou encore monter son vélo sur le quai d'une gare). Néanmoins, d'autres participantes remettent en question ces discours en témoignant de leur agacement lorsqu'elles reçoivent des commentaires d'encouragements (paternalistes) de la part d'hommes alors qu'elles fournissent un effort physique à vélo.

Au-delà de cette perception des compétences physiques dissymétriques, la conviction des femmes d'être plus fragiles et vulnérables les amène aussi à se sentir moins légitimes dans l'espace public par rapport aux autres usagers et usagères. En effet, si la confrontation parfois agressive avec les usagers et usagères d'autres modes de déplacement affecte tout le monde, elle fragilise davantage les femmes, compte tenu de leur propre perception d'elles-mêmes. En outre, la connaissance de vécu d'expériences de violences dans l'espace public (vécues par d'autres femmes) suffit également à intégrer chez les femmes cette peur sexuée. Cela amène dès lors certaines femmes à ne se sentir légitimes dans l'espace public que lorsqu'elles sont en compagnie d'un homme (par exemple leur conjoint).

Une autre construction sociale bien ancrée est le rapport aux compétences dites techniques. Ainsi, lors des *focus groups*, plusieurs femmes ont exprimé le fait qu'elles ne se sentaient pas capables de réparer leur vélo et que cela réduisait leur autonomie et constituait un frein à l'usage du vélo.

Ces constructions sociales, présentes tant chez les hommes que chez les femmes, **trouvent leurs racines notamment dans l'éducation au sens large**. Les garçons sont en effet très tôt valorisés et renforcés dans leurs performances physiques, leur audace ou leurs compétences techniques. L'influence des médias (comme la survalorisation du sport masculin au détriment de pratiques et compétitions féminines par exemple) joue également un rôle déterminant dans cet apprentissage et ces pratiques genrées de l'activité physique, dont le vélo (Faure et Coupleux, 2020). Les filles, quant à elles, sont davantage éduquées pour être sages, raisonnables et pour s'occuper des autres (les préparant ainsi au travail du *care*, comme relevé à la section précédente). Ainsi, des travaux montrent que les femmes, dès leur plus jeune âge, ont un rapport aux risques et donc aux petits bobos, mais aussi à l'image qu'elles véhiculent, bien plus responsabilisant que les garçons.

Les stéréotypes de genre influencent les pratiques éducatives des parents qui, malgré des capacités et des demandes équivalentes des filles et garçons, tolèrent mieux la prise de risque des garçons et concentrent leur effort éducatif sur l'apprentissage de l'évitement du risque chez les filles (Granié, 2008 ; Sayagh, 2017). Par exemple, si les garçons apprennent à faire du vélo très jeunes, la culture de l'évitement du risque (et des taches sur les vêtements) est transmise aux filles. Très vite, elles adoptent des comportements plus raisonnables.

Le sentiment « de fragilité », présent chez certaines femmes, est donc généré par « *l'intériorisation des normes de genre* ». Les travaux de Di Méo montrent par ailleurs une variation importante des rapports spatiaux en fonction d'une multitude de facteurs : le genre mais aussi l'âge, la condition socio-économique, la situation personnelle, la possession de différents capitaux (culturel, social mais aussi spatial). En d'autres mots, la notion d'intersectionnalité donne une prise intéressante sur les enjeux de mobilité.

En outre, la « vulnérabilité » des femmes est présentée comme une évidence, une caractéristique « naturelle », qui traverse les époques. Lorsqu'elles sont dans l'espace public, elles se doivent de

« faire attention ». Les divers exemples examinés jusqu'ici illustrent la corrélation établie entre cette vulnérabilité supposée « naturelle » et une division spatiale et temporelle caractéristique de l'espace public : la rue, la nuit sont considérées comme autant d'éléments dangereux pour les femmes, quelles qu'elles soient (Lieber, 2002); nous y reviendrons dans une prochaine section.

3.2.2. Le contrôle du corps de la femme

Une autre construction sociale prégnante est liée aux injonctions relatives au corps et à l'apparence physique, également intériorisées tant par les femmes que par les hommes. « *La question des normes vestimentaires sexuées lorsque jupes, tailleurs, talons, coiffure, maquillage font implicitement partie d'une « tenue professionnelle » de bien des secteurs, alors qu'ils sont peu compatibles avec la pratique du vélo (Ulrich, 2014 ; Raibaud, 2015)* » (Faure et Coupleux, 2020, p. 103).

Lors des *focus groups*, certaines participantes ont témoigné d'un souci pour leur apparence à différents égards. Ce souci de présentation de soi – désiré mais aussi parfois imposé – peut entrer en forte tension avec la pratique du vélo et de la marche. En effet, le vélo impose une tenue adaptée, un effort physique ou la confrontation aux aléas météorologiques, tels que la pluie ou le vent. Toutefois, les marcheuses ne sont pas en reste, notamment en ce qui concerne les talons et la qualité des trottoirs qui ne semblent pas toujours compatibles. Par ailleurs, certaines femmes ont mentionné des remarques extérieures subies liées au culte de la minceur, comme certaines cyclistes ayant fait l'objet de remarques grossophobes.

Cette recherche met donc en lumière les nombreuses injonctions concernant le corps, les vêtements, ou encore la présentation des femmes. Ces injonctions (construites) qui pèsent sur les femmes, qu'elles soient cyclistes ou marcheuses, agissent sur leur comportement quotidien dans l'espace public.

3.3. L'INSÉCURITÉ ET LE HARCÈLEMENT

Ce que l'on nomme le « *sentiment subjectif d'insécurité* » (Garoscio, 2006 ; Lieber, 2008) correspond à une crainte, souvent vague, qu'un événement soudain et négatif (accident, agression) puisse avoir lieu dans l'espace public. Marie Gilow met en évidence que le sentiment d'insécurité affecte plus spécifiquement les femmes et leur manière de se déplacer en ville (2015). Cette problématique invite à une réflexion sur l'intériorisation de la différenciation sociale entre les sexes et sur la manière dont celle-ci affecte notre relation avec notre entourage, notamment dans un contexte d'anonymat propre au milieu urbain.

Bien que les hommes soient les premières victimes d'agressions dans l'espace public, le sentiment d'insécurité est en effet plus prégnant chez les femmes notamment parce qu'il est provoqué par « *l'intériorisation des normes de genre* », et par « *l'idée de vulnérabilité des femmes* », comme nous venons de le voir. « *Parce qu'elles sont 'des filles', parce qu'elles ont été 'éduquées' dans ce sens, la plupart des femmes ont 'intégré' qu'elles sont plus vulnérables* » (Cardelli, 2021, p. 109). Cette vulnérabilité ressentie se traduit par une batterie de stratégies d'évitement : adaptation des itinéraires, tenue qui n'attire pas le regard, posture d'indisponibilité, etc. (Lieber, 2008, p. 50). Pour se déplacer dans une ville perçue comme dangereuse, la nuit notamment, la voiture individuelle apparaît comme un « *outil de protection* » (Raibaud, 2015) et certains espaces, ou certaines plages horaires, sont tout bonnement désertés par les marcheuses et les cyclistes.

Marylène Lieber se propose, quant à elle, de réfléchir à la façon dont les violences faites aux femmes – et la peur qu'elles ont de les subir – constituent une entrave à leur citoyenneté. Les femmes disent éprouver un sentiment d'insécurité – dans certains lieux et à certaines heures – important lorsqu'elles se trouvent dans l'espace public. Ce sentiment n'est pas sans conséquences sur leurs pratiques. Quand elles n'obéissent pas à un **couvre-feu virtuel**, elles ont recours, quelle que soit leur catégorie

sociale, à des stratégies d'évitement. Il en ressort que leurs libres allées et venues et leur autonomie de mouvement sont limitées.

Les femmes gardent constamment à l'esprit le fait qu'elles risquent de subir des violences. En outre, l'analyse par Lieber des facteurs qui influencent leur sentiment d'insécurité fait ressortir que la peur s'apprend notamment par la lecture de la presse, au travers des médias et des recommandations de la police, mais aussi dans la sphère privée (famille, amis, etc.) qui véhicule largement l'idée selon laquelle les femmes sont des cibles potentielles.

Pour une femme, se déplacer seule et fréquenter des espaces collectifs implique donc un risque avéré et une peur d'être agressée. Elles mettent en œuvre **une véritable vigilance mentale** (Gardner, 1995). De ce fait, elles tendent à moins s'insérer dans la vie publique. Dans tous les cas, l'espace public est un lieu qu'elles ne peuvent pas s'approprier de la même façon que les hommes, parce qu'elles se sentent vulnérables en raison de leur appartenance de sexe (Lieber, 2002). Dans le même ordre d'idées, Céline Braconnier et Nonna Mayer ont montré que le sentiment d'insécurité, générant des tactiques d'évitement des espaces publics, il peut mener à un « *isolement social spécifique* », car certaines femmes ont tendance à s'auto-exclure de la sphère publique et se recentrent sur les espaces privés. En outre, ce sentiment d'insécurité est accentué par la présence d'enfants (2015, p. 246).

3.3.1. Les violences : insultes, harcèlement et agressions sexuelles

L'insulte et l'injure renvoient au même fait : c'est un mot, une expression, une phrase « *perçue comme blessante par l'autre* » (Dauchot 2005, p. 1). Elles désignent l'autre en lui attribuant un nom qui le blessera. « *L'injure, au sens fort, dépossède les êtres de ce qu'ils ont de plus précieux, leur nom, pour leur en attribuer d'autres.* » (Huston, 1980, p. 90). L'injure touche ainsi à la reconnaissance de l'existence de l'autre (Butler, 2004) et à son appartenance au groupe (Lagorgette et Larrivée, 2004). Elle est d'autant plus puissante qu'elle prétend rendre compte de la spécificité de la personne désignée (Lebugle Mojdehi, 2018).

Le harcèlement sexuel fonctionne comme une menace ou un « *rappel à l'ordre sexué* » (Lieber, 2008, p. 65). Comme le montrent Goblet et Glowacz (2018), la littérature scientifique montre la difficulté de mettre en mots l'ensemble des réalités que recouvre le concept de harcèlement sexuel dans les lieux publics, réalité faisant pourtant partie du quotidien de nombre de personnes, et surtout de femmes (Fairchild, 2010 ; Fairchild et Rudman, 2008). Toutefois, les travaux de Goblet et Glowacz mettent en évidence que près de 80 % de leurs répondantes rapportent avoir été confrontées à au moins une manifestation de harcèlement sexuel. Il apparaît que les femmes sont les premières concernées par le harcèlement sexuel dans l'espace public (Fairchild et Rudman, 2008 ; Meza-de-Luna et Garcia-Falconi, 2015 ; Swim *et al.*, 2001) et que les personnes résidant en zone urbaine sont plus fréquemment concernées que celles vivant en milieu rural (Ibid., p. 507). En Belgique, une enquête *Safer Cities* sur le harcèlement de rue, réalisée en 2019 par l'ONG Plan international, révèle que 91 % des filles/femmes interrogées ont déjà subi du harcèlement sexuel (contre 28 % des garçons/hommes interrogés) et que cela a un impact fondamental sur leur liberté de mouvement.

Amandine Lebugle Mojdehi a montré que le sexisme et les stéréotypes de genre sont les principaux registres d'insultes formulées dans les espaces publics : « *pour les femmes, les insultes relèvent largement de la sexualité, constituant un rappel régulier de leur place dans la société et des risques qu'elles encourent, les empêchant de se mouvoir librement dans les espaces publics.* » (2018, p. 189). Ces agissements peuvent être à l'origine d'un sentiment d'insécurité ou de colère et conduire à des pratiques d'évitement de certains lieux, passages ou horaires, voire à une limitation de sortie des femmes quand elles ne sont pas accompagnées (Lieber, 2008). Ils sont aussi à l'origine de l'idée — partagée tant par les hommes que les femmes — selon laquelle la rue est dangereuse pour les

femmes, alors que les enquêtes quantitatives révèlent que l'espace privé est plus souvent un espace de violence que l'espace public (Jaspard *et al.*, 2001 ; Hamel *et al.*, 2016).

Dès lors, la peur et l'insécurité la nuit, la réputation d'un quartier, la présence de femmes en minorité dans certains lieux, mais aussi la surreprésentation masculine dans certains lieux, apparaissent clairement comme des limites à une appropriation plus large de l'espace urbain par les femmes (Luxembourg, 2018).

3.3.2. Le vélo comme dispositif d'évitement

Plusieurs travaux montrent que le vélo est aussi considéré par les femmes comme un moyen de se déplacer plus sereinement dans l'espace public, de jour comme de nuit. Elles seraient moins exposées aux risques d'agressions physiques et verbales et auraient davantage la capacité de 'fuir' en cas de problème. David Sayagh rappelle ainsi que, pour les jeunes hommes cyclistes, l'insécurité à vélo réside surtout dans la confrontation au trafic automobile, et il serait plus sécurisé de se déplacer à pied (qu'à vélo). Inversement, pour les jeunes femmes cyclistes, le vélo est un moyen rapide de réagir face au danger et de limiter la vulnérabilité dans l'espace public (2017).

Ainsi, « *les pistes cyclables ou des trottoirs larges favoriseraient une pratique féminine, réduisant les appréhensions d'être confrontée à des difficultés techniques mais aussi à des propos et attitudes sexistes.* » (Faure et Coupleux, 2020, p. 107). Certaines enquêtes soulignent toutefois des résultats inverses. Selon une étude d'Arnaud Alessandrin, Johanna Dagorn et Laetitia Franquet, menée en 2016, « *les femmes interrogées plaçaient le vélo en tête des modes de transports qui les exposeraient le plus au harcèlement (51 %), devant la marche à pied (46 %).* » (Faure et Coupleux, 2020, p. 108).

Certaines participantes que nous avons rencontrées nous ont fait part du sentiment d'insécurité qu'elles ressentent lorsqu'elles se déplacent dans l'espace public de jour comme de nuit. En effet, ces dernières évitent de se déplacer à pied la nuit, utilisent un vélo ou une voiture pour le faire. Elles mobilisent différentes techniques pour éviter des quartiers ou donner l'impression qu'elles sont occupées ou en communication avec quelqu'un. Néanmoins, certaines d'entre elles témoignent du fait que, plus elles connaissent le territoire et les gens qui l'occupent, moins elles se sentent insécurisées. Ainsi, il semble y avoir un enjeu fondamental de (ré)appropriation du territoire par les femmes.

En conclusion

L'analyse transversale explore les défis particuliers auxquels les femmes sont confrontées en matière de mobilité, en raison notamment du travail du *care* qui leur incombe souvent dans notre société patriarcale, mais aussi la manière dont elles se perçoivent et dont elles sont perçues par la société, et enfin l'insécurité qui entrave leur liberté de mouvement dans l'espace public.

Nous avons montré que les tâches liées au *care* influencent leurs choix de déplacement, rendant parfois l'utilisation de modes de transport actifs difficiles, voire impossibles. En outre, l'entrée dans la parentalité accroît la charge mentale autour de la mobilité, surtout pour les mères (la notion de « *mobility of care* »), qui assument souvent une part importante des responsabilités domestiques. Cette charge supplémentaire conduit à une « *seconde journée de travail* » pour les femmes, avec des implications sur leur mobilité. Les déplacements des mères dans l'espace public reflètent les relations sociales établies dans la sphère privée, et elles ressentent souvent un fort sentiment de responsabilité émotionnelle dans leurs déplacements. Malgré ces limitations, les femmes développent une connaissance fine de leur territoire grâce aux déplacements complexes effectués dans leur quartier pour les tâches domestiques et familiales. La réappropriation de l'espace public par et pour les femmes est un enjeu fondamental.

En parallèle, notre analyse explore la construction sociale de l'image des femmes comme étant plus vulnérables, fragiles et faibles que les hommes, influençant ainsi leur rapport à l'espace public et à la mobilité active. Les femmes se perçoivent souvent comme moins capables physiquement et techniquement que les hommes, ce qui peut affecter leur confiance en elles et leur sentiment de légitimité dans l'espace public. Toutefois, pour certaines d'entre elles, la marche, mais surtout le vélo, sont des outils d'émancipation qui leur permettent d'occuper l'espace public. Elles sont prêtes pour ce faire à développer des stratégies, le cas échéant.

Enfin, nous avons également montré que les femmes continuent à ressentir un sentiment d'insécurité et d'avoir à faire face au harcèlement sexuel dans l'espace public. Le harcèlement sexuel fonctionne comme une menace omniprésente, souvent utilisée pour rappeler aux femmes leur (non) place dans la société. Les insultes sexistes et les stéréotypes de genre sont fréquemment utilisés pour intimider les femmes et les empêcher de se sentir en sécurité. Cela entrave leur liberté de mouvement et leur participation à la vie urbaine.

4. Les pistes de solutions pour promouvoir la marche et le vélo par et pour les femmes

Ce chapitre présente les actions proposées par les participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires, en vue d'améliorer les conditions de la mobilité active en limitant les freins identifiés et/ou en renforçant les atouts, et d'inciter au transfert modal envers ces modes de déplacement actifs, en facilitant ou en rendant plus accessible leur utilisation.

De la même manière que précédemment, (1) nous traitons conjointement les résultats des différentes méthodes qualitatives et soulignons les spécificités de chacune de ces méthodes lorsque cela s'avère pertinent ; (2) le choix des thématiques a été guidé par les déclarations des participantes, et nous étayons nos propos à l'aide de verbatims ; (3) pour chaque thématique, nous abordons d'abord les leviers communs à la marche et au vélo, puis nous identifions les éventuels leviers spécifiques à chacun de ces modes. Il convient également de rappeler l'approche exploratoire du projet de recherche, visant à mettre en lumière la diversité des thématiques plutôt que d'approfondir chacune d'elles individuellement.

Les pistes de solutions sont subdivisées en deux thématiques : les propositions concrètes et matérielles, et les propositions davantage (socio-)culturelles. Des actions sur les seuls registres des infrastructures ou des politiques de mobilité par exemple ne suffiront pas à promouvoir la mobilité active auprès des femmes. Les propos des participantes ont révélé qu'il était également nécessaire d'activer des leviers qui réinterrogent plus fondamentalement les constructions sociales genrées.

4.1. LES PISTES CONCRÈTES ET MATÉRIELLES

4.1.1. En termes d'infrastructures

Un premier levier identifié par la majorité des participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires concerne les infrastructures cyclistes et piétonnes. Leur amélioration est souhaitable pour tous les usagers et usagères de ces modes de déplacement, et est particulièrement centrale pour les femmes, qui sont amenées à circuler davantage avec des enfants en bas âge et des charges comme des courses, et qui se sentent moins légitimes et moins assertives dans l'occupation de l'espace public. Ainsi, diverses pistes de solutions sont émises par ces participantes.

4.1.1.1. Agrandir, améliorer et entretenir l'espace dédié aux modes actifs

Aménager des trottoirs larges et confortables pour les piétons et piétonnes

Certaines marcheuses ont donné la priorité à l'aménagement de trottoirs plats et larges, avec une attention particulière à l'accessibilité lorsque leur mobilité est réduite, c'est-à-dire lorsqu'elles se déplacent avec une poussette, en tenant un enfant par la main, ou avec un caddie par exemple. Il s'agit ainsi d'éviter notamment les bordures trop hautes ou l'encombrement des trottoirs par des objets fixes (panneaux, terrasses, etc.) ou mobiles (stationnement sauvage des trottinettes, déchets, etc.).

Aménager des sites propres confortables pour les cyclistes

Certaines cyclistes ont mis l'accent sur la nécessaire création de pistes cyclables suffisamment larges pour pouvoir se croiser, même avec un vélo cargo, ou rouler de front avec un enfant. D'autres cyclistes recommandent également d'éviter les « fausses » pistes cyclables dessinées sur la route, qui peuvent être dangereuses et peu pratiques.

Choisir des matériaux adaptés

Certaines participantes ont souligné l'importance d'opter pour des revêtements de trottoirs et de pistes cyclables qui offrent une adhérence optimale pour assurer la sécurité et le confort des piétons et piétonnes et des cyclistes. Elles recommandent d'éviter les matériaux glissants comme la pierre bleue, ou irréguliers comme les pavés. Cette dimension est particulièrement relevée pour les trottoirs.

Entretenir les infrastructures dédiées aux piétons et piétonnes et aux cyclistes

Il ne suffit pas d'aménager des infrastructures, tant piétonnes que cyclistes, de qualité mais il faut aussi les maintenir en bon état. Trottoirs, pistes cyclables et routes doivent en effet être bien entretenus et rapidement réparés, à la suite de travaux par exemple, afin de supprimer les obstacles qui génèrent non seulement un inconfort mais aussi des risques de chutes et de blessures.

Des participantes des *focus groups* suggèrent, pour rencontrer cet objectif, de mettre en place une plateforme numérique interactive destinée aux gestionnaires de voirie permettant aux usagers et usagères de l'espace public de signaler, en temps réel, les dégradations pour une intervention rapide. Cette initiative vise à responsabiliser les usagers et usagères et à encourager leur implication dans la gestion de l'espace public. Ce type d'application existe déjà, mais il s'agirait de les faire connaître davantage.

« À propos d'une plateforme numérique pour « tout type de route ». Pour tout type de route, c'est parce que si c'est une route régionale alors c'est telle personne, si c'est une route communale, c'est telle personne et en fait, c'est ingérable. Il y a des trucs pour lesquels on ne sait même pas à qui on est censé faire remonter, qu'on trouverait juste pertinents. Déjà, on peut signaler qu'effectivement monsieur n'a pas taillé sa haie et en fait que tu dois rouler sur la route à chaque fois. Tu ne sais pas à qui donc au final, tu mets un petit mot dans la boîte aux lettres puis monsieur s'il est gentil c'est cool mais s'il n'est pas gentil il n'en a « rien à foutre ». Et puis après, je ne sais pas, il y a des zones je sais très bien qu'il faudrait un passage prioritaire pour les cyclistes. Ça n'a aucun intérêt qu'on s'y arrête. » (focus group)

4.1.1.2. Élargir le réseau en garantissant la continuité et la lisibilité des itinéraires

Pour la marche, certaines participantes suggèrent d'étendre les zones piétonnes en centre-ville, voire d'y envisager une interdiction totale de la circulation automobile pour favoriser une mobilité piétonne sécurisée et agréable. Ces dernières relèvent toutefois l'importance de garantir malgré tout un certain contrôle social. L'absence de voitures le soir et la nuit peut en effet renforcer le sentiment d'insécurité si les rues ne sont pas animées, de jour comme de nuit.

Pour le vélo, certaines participantes ont exprimé le besoin d'élargir le réseau cyclable, en portant une attention particulière aux croisements et aux jonctions avec les différents modes de déplacement pour assurer une fluidité et une sécurité optimales.

« Moi je prends souvent la seule piste cyclable jaune de Liège à Cointe. Et en vrai, elle est bien et les gens font quand même plus attention et tout et même moi, avec le petit je vais là-dessus, dès qu'il n'y a plus, je me remets sur l'espèce de chemin qu'il y a sur le côté parce que là je ne me sens pas assez safe avec le petit, tandis que sur la jaune ce n'est pas parfait mais ça change. Les gens font vraiment gaffe quoi. » (focus group)

D'autres participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo ont mentionné également l'importance de la continuité des parcours piétons et cyclistes et de l'aménagement d'itinéraires directs qui n'imposent pas de détours, permettant ainsi de ne pas perdre de temps et de se repérer plus aisément dans l'espace public. Les obstacles à la visualisation de l'itinéraire nuisent

particulièrement à la mobilité des piétonnes. Cela comprend les obstacles physiques : encombrement des trottoirs, interruption des trottoirs, traversées et passages piétons ne suivant pas les lignes de « désirs », etc., mais également l'interruption de l'éclairage par exemple (zone éteinte ou lampadaires défectueux).

La lisibilité des itinéraires piétons a été particulièrement soulignée par des participantes des marches exploratoires. Certaines ont en effet déploré « *le manque de clarté des aménagements piétons, voire l'incompréhension des cheminements pouvant être empruntés (particulièrement durant les travaux). Ne pas comprendre l'espace public apparaît comme étant un frein au sentiment de sécurité (notamment vis-à-vis des autres usagers et usagères), mais également au confort et au plaisir de la marche. Cela s'est particulièrement illustré sur la Place de l'Orneau à Gembloux, les abords de la zone piétonne à Liège, et le square Léopold à Namur.* » (marche exploratoire).

Des applications proposant des itinéraires à pied ou à vélo, telles que Citymapper, Google ou Komoot peuvent également être utiles pour identifier l'itinéraire le plus court et le plus confortable. Ces applications existent déjà, mais il s'agirait de les faire connaître davantage.

4.1.13. Renforcer l'armature de mobilier urbain

L'inclusivité de l'espace public passe également par la mise à disposition de mobilier urbain de qualité. Certaines participantes ont mentionné en premier lieu le besoin d'assises, nombreuses, bien réparties et engageantes, c'est-à-dire propres et confortables (évitant par exemple des matériaux froids en hiver comme le métal ou la pierre).

« À propos des bancs : Moi, c'est par rapport au fait que je ne peux pas marcher longtemps d'un coup. Même quand je fais mes courses parfois, dès qu'il y a un petit tabouret, je m'assieds pour faire une pause pour pouvoir continuer à marcher. J'ai un problème en fait, j'ai une discopathie avec une hernie qui appuie sur le nerf sciatique et c'est comme si j'avais tout le temps le nerf sous tension et alors des fois, même couchée dans mon lit, j'ai mal. Il suffit que je m'assise un petit peu, ça se détend un petit peu et alors après, je peux recommencer. C'est ça que je me dis qu'entre ma maison et l'école de ma fille, ce n'est pas loin, c'est dans ma rue mais parfois je fais une pause parce qu'il y a un banc entre les deux donc ça m'arrange bien. Je m'assieds, 2/3 minutes puis je repars. » (focus group)

Elles identifient également la nécessité d'avoir accès à des sanitaires pour aider à augmenter la mixité de la fréquentation de l'espace. Elles insistent sur le fait que les toilettes sont une condition primordiale pour pouvoir occuper l'espace « longtemps », notamment pour les adultes accompagnant des enfants. Comme relevé dans les freins, le nombre de toilettes publiques est actuellement trop faible et leur état d'hygiène parfois déplorable.

« En ville aussi mais quand on va à la campagne, il y a des endroits où c'est dégagé il n'y a pas d'arbres pour se cacher quelque part, il n'y a pas de toilettes et donc au bout d'un moment, c'est plus problématique. » (focus group)

4.1.14. Améliorer l'éclairage

L'amélioration de l'éclairage est plébiscitée, tant pour la marche que pour le vélo. Les piétonnes justifient ce besoin par rapport à la sécurité vis-à-vis des risques d'agression, tandis que les cyclistes soulignent principalement le risque de chute lié à une mauvaise visibilité. Plusieurs cyclistes ont relevé par exemple un manque d'éclairage sur les Ravels notamment, ce qui peut être dangereux, surtout en présence de trous ou de bosses peu visibles lorsqu'elles circulent dans des conditions de faible luminosité, comme la nuit ou par temps couvert.

« Je reviens avec un peu de luminosité sur le Ravel. Si je prends mon cas, la route que je descends sur un kilomètre et demi de chez moi pour arriver sur une nationale, elle est pleine de trous, de bosses. D'ailleurs, à Lustin, c'est devenu une légende, c'est vraiment grave. Quand il fait clair c'est encore une chose, mais quand il fait sombre, il faut connaître les trous. On les a connus depuis qu'ils sont tout petits, mais voilà. » (focus group)

Des piétonnes, quant à elles, ont souligné plutôt la peur de ne pas voir les personnes qu'elles croisent dans l'espace public et de ne pas pouvoir identifier leurs intentions.

Certaines participantes recommandent d'opter pour des solutions d'éclairage intelligent avec des capteurs.

« Au Sart-Tilman, ils ont fait un éclairage intelligent, ça a l'air de ne pas trop mal fonctionner. C'est avec des capteurs donc quand tu arrives, tu as la zone devant toi qui s'allume. » (focus group)

« Je peux proposer de l'éclairage intelligent des pistes cyclables. Parce que c'est vrai qu'il y a des endroits par exemple, la descente d'Angleur, ça n'aurait pas de sens de laisser allumer tout le temps mais que, que ça s'allume quand... » (focus group)

4.1.1.5. Aménager des parkings vélo sécurisés

Des participantes ont aussi insisté sur la nécessité de prévoir des parkings vélo sécurisés et adaptés pour encourager l'utilisation du vélo comme mode de déplacement quotidien. Certaines d'entre elles proposent d'installer des parkings à vélos couverts, équipés de dispositifs de sécurité pour protéger les vélos à la fois du vol et des intempéries. De plus, il est important de permettre aux cyclistes de stationner leur vélo à proximité de chez eux/elles.

« Plus de parkings sécurisés, dans les gares, magasins, etc. De nouveau je n'ose pas prendre mon vélo à la gare et le laisser toute la journée. » (focus group)

« Si on va en vélo jusqu'à un abri de bus, il faudrait un endroit où on peut laisser son vélo en sécurité. » (focus group)

4.1.1.6. Prévoir des infrastructures sur le lieu de travail

Certaines participantes, surtout des cyclistes, ont relevé la nécessité d'infrastructures adaptées sur le lieu de travail, leur permettant, après un trajet à vélo ou à pied, de se laver et de se changer. Elles revendiquent donc la généralisation dans les lieux de travail de douches, de vestiaires et de casiers pour les vêtements, qui leur soient réservés pour préserver leur intimité. Ces infrastructures n'existent tout simplement pas ou parfois, si elle existe, ne sont prévues que pour les hommes. Cette dimension est particulièrement importante pour les femmes qui, comme nous l'avons vu dans l'analyse, subissent une pression plus forte sur leur apparence physique. Si la possibilité de se laver et de se changer après un trajet à vélo ou à pied est utile pour tous et toutes, elle semble dès lors primordiale pour les femmes qui, plus que les hommes, ne peuvent pas se permettre de passer la journée de travail en vêtements de sport ou de porter des traces visuelles ou olfactives de transpiration.

« Des douches aussi dans les lieux de travail, on n'en a pas parlé. Des casiers aussi pour déposer des vêtements propres. Je n'en ai pas chez moi au travail et je réclame. Moi qui suis du côté technique dans mon métier, il y a très peu de femmes. Normalement c'est illégal mais j'ai mon casier du côté des hommes. Il y en a beaucoup qui viennent à vélo et ils se changent pour ne pas avoir à se croiser quand ils sont en train de se changer, etc. » (focus group)

4.1.2. En termes de politiques de mobilité

4.1.2.1. Réduire la présence de la voiture dans l'espace public

Un autre levier identifié par la majorité des participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires est la diminution de la pression automobile dans l'espace public : pour rendre le vélo et la marche plus attractifs, il est nécessaire de réduire la présence de la voiture dans l'espace public.

Améliorer la desserte en transports en commun et les conditions de l'intermodalité

Un axe stratégique d'intervention en termes de politiques de mobilité pour réduire la pression automobile est le renforcement et l'amélioration du service des transports en commun, notamment la nuit. Il s'agit ainsi d'augmenter le nombre et la régularité des bus notamment, et de garantir une meilleure desserte entre les quartiers (et pas seulement entre ceux-ci et le centre-ville). Pour réduire la dépendance à la voiture, il est également important d'améliorer l'accessibilité des zones périurbaines et rurales en transports en commun en développant des lignes de bus Express par exemple.

Certaines participantes, notamment celles qui vivent dans des villages ou des zones mal desservies, ont exprimé leur difficulté à se déplacer sans voiture. Les services de bus sont souvent insuffisants ou limités, ce qui les contraint à utiliser leur voiture pour les déplacements quotidiens.

« Des bus plus nombreux, plus réguliers. Ça arrive souvent de devoir attendre le suivant car il y en a un qui est complet qui nous passe sous le nez, des arrêts de bus plus couvrants et plus grands pour être protégée de la pluie pendant l'attente. » (focus group)

« Ce n'est pas le tram qui va arranger ça. Parce que comme si le tram allait être un truc magique mais non, les bus en périphérie ne sont pas bien étudiés. Il y avait une réunion de la ville de Liège, et ils n'ont même pas pensé à mettre des bus vers Sainte-Walburge. Le centre est connecté mais les connexions en hauteur [...] Et alors nous, parfois vous avez des rayons qui vont sur les côtés mais ils n'ont jamais pensé qu'il fallait relier les rayons entre eux à l'extérieur. » (focus group)

« Organiser à la campagne des réseaux locaux de transport permettant de rejoindre TEC et SNCB » et donc c'est ça, c'est plus penser [...] localement, ça serait les communes. C'est localement mais je ne pense pas que c'est nécessairement un réseau citoyen qui doit s'occuper de ça, je me dis pourquoi est-ce que le pouvoir communal ne peut pas avoir la maîtrise sur l'organisation. Enfin la maîtrise, dans tous les cas, être l'organisateur [...] Des petits bus, des petits bus locaux qui vont [...] Des navettes et éventuellement même en fonction de la demande ça peut aussi n'être organisé que s'il y a au moins 3 personnes qui se sont manifestées. » (focus group)

D'autres participantes ont aussi évoqué l'opportunité de diversifier l'offre de transports en commun en organisant ou en renforçant les navettes fluviales par exemple.

En outre, en complément d'une bonne desserte en transports en commun, des participantes recommandent de garantir de bonnes conditions d'échange modal. Ainsi, elles ont évoqué la nécessité par exemple de faciliter l'accès des vélos aux quais de gare et la circulation avec les vélos à l'intérieur des gares, afin de rendre les déplacements multimodaux plus pratiques pour les usagers et usagères.

« Moi j'ai vécu quelques années au Canada et devant les bus, il y avait des porte-vélos. Pas tous les bus, ce n'est pas un monde idéal non plus mais je me suis dit : « c'est quand même pratique, pourquoi on ne ferait pas ça ? ». Et c'était assez facile, la personne elle glisse son vélo, il y avait juste un clic à mettre. Je ne sais pas si ça tenait super bien. En même temps, les

bus ne roulent jamais très très vite non plus mais je me disais : « Ça chez nous, ce n'est pas possible » alors que ça n'a pas l'air très compliqué à mettre en place. Il n'y avait pas de la place pour 20 vélos, mais 4/5. » (focus group)

Aménager des parkings de dissuasion en périphérie des villes

La diminution de la pression automobile en ville passe également par l'aménagement de parkings de dissuasion (ou de persuasion) aux abords des villes, avec un service performant de navettes gratuites pour encourager les automobilistes à laisser leur voiture à l'extérieur du centre-ville. Cette dimension a été abordée par certaines participantes.

Augmenter les coûts liés à la possession d'une voiture

D'autres participantes proposent de réduire l'attractivité de la voiture en augmentant les coûts associés à sa possession, que ce soit par le biais de taxes plus élevées ou de majoration du prix du carburant.

Inciter au remplacement des voitures de société par des vélos de société

Certaines participantes des *focus groups* proposent, pour diminuer la pression automobile, de supprimer les voitures de société et de les remplacer par des vélos de société, démarche considérée comme bénéfique tant pour l'environnement que pour les entreprises.

« Il y a plein d'initiatives de vélos de société qui démarrent dans les entreprises privées, ça c'est pas mal pour celles qui investissent leur argent là-dedans. Il paraît que c'est très profitable pour les entreprises aussi. Je ne sais pas comment ça fonctionne, et ce sont des vélos électriques de société. » (focus group)

Développer le covoiturage

Une proposition évoquée par d'autres participantes pour diminuer la présence de la voiture dans l'espace public est le développement du covoiturage en mettant en place des sites dédiés et en encourageant cette pratique. Une participante propose que cette mesure aille de pair avec un dispositif limitant l'utilisation des voitures certains jours de la semaine, par exemple en permettant aux véhicules avec une plaque d'immatriculation se terminant par un nombre pair de circuler seulement certains jours de la semaine et ceux dont le numéro se termine par un chiffre impair, les autres jours.

« Il faut essayer surtout de trouver des sites pour le covoiturage par exemple. Si tu arrivais à faire que les gens fassent plus de covoiturage, parce que par exemple, l'histoire que madame raconte, ça oblige peut-être les gens à covoiturer plus facilement. Les jours où tu n'as pas ta bagnole, donc tu as plus de covoiturage. » (focus group)

4.1.2.2. Améliorer la sécurité et les conditions de cohabitation entre les différents modes

Limiter la vitesse des voitures et ponctuellement des vélos

Certaines participantes proposent de limiter la vitesse des voitures en milieu urbain ou aux abords des pistes cyclables. Cela permettrait, selon elles, d'augmenter la sécurité des usagers dits et usagères dites faibles, mais aussi d'améliorer grandement l'agrément des déplacements en modes actifs, notamment, par une diminution des pollutions sonore et atmosphérique.

« Je trouvais l'idée de limiter la vitesse... Donc en fait, on ne fait pas de pistes cyclables pourquoi ? Parce que ça coûte cher. Ok là où il n'y a pas de pistes cyclables, on ne peut pas rouler au-dessus de 50km/h. Ça ira vite pour en mettre ça. Et en plus, on pollue moins quand on roule moins vite. » (focus group)

Certaines marcheuses ont évoqué également l'idée de limiter la vitesse de circulation des cyclistes à certains endroits stratégiques où ils/elles cohabitent avec des piétons, des piétonnes ou avec des cyclistes moins expérimentés comme des enfants par exemple, sur les Ravels notamment.

*« J'étais sur la ligne 38 avec mon fils et la fille de mon frère qui a 10 ans, elle n'y arrivait pas trop. La petite, elle n'a pas l'habitude. Tu as des petits vieux qui arrivent avec leurs vélos électriques, et ding ding, ils roulent comme des fous, ou alors vraiment les pro super équipés. On dérange, on est là pour s'amuser mais on dérange. Il y a des poussettes, il y a des gens à pied. On devrait limiter, leur dire qu'ils sont en tort de rouler, priorité aux autres. Ça, ça m'a énervée. »
(focus group)*

Séparer les flux de circulation

Une proposition qui émane tant des piétonnes que des cyclistes porte sur la séparation claire des flux de circulation piétonne, cycliste et automobile, afin de garantir la sécurité et le confort de tous et toutes. Si la séparation entre modes actifs et voitures semble évidente, certaines participantes ont mis en avant qu'il est aussi crucial de séparer les flux des piétons et piétonnes et des cyclistes, pour éviter les altercations et améliorer la sécurité pour tous les usagers et toutes les usagères, en particulier les plus vulnérables. Les commentaires des participantes des *focus groups* et des marches exploratoires ont particulièrement montré l'impact de la proximité des flux (surtout motorisés) sur la sécurité, le confort et le plaisir.

« Moi j'avais noté ça, une bande uniquement vélo parce que pour venir ici je démarre sur les quais. Sur les quais, il y a tous types de passagers mais on ne roule pas à la même vitesse. Donc on roule lentement. Et puis après, j'arrive au pont de Fragnée, je dois me mettre sur la bande des bus, comme si je peux faire face à un bus. » (focus group)

Sensibiliser et former les usagers et usagères de la voie publique à la mobilité active

Certaines participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires ont révélé que certains conflits entre usagers et usagères de la voie publique naissent d'une méconnaissance de la condition des modes actifs. Ces dernières proposent dès lors que soient organisées des campagnes de sensibilisation et des formations permettant de mieux comprendre la réalité et les besoins des piétons, piétonnes et cyclistes. Ces activités viseraient bien sûr les automobilistes, les usagers et usagères des trottinettes dont le comportement peut mettre en danger ou en difficulté les autres usagers et usagères, mais aussi les cyclistes et les piétons et piétonnes eux/elles-mêmes. Elles aideraient à promouvoir une meilleure compréhension des contraintes des différents usagers et usagères de la voie publique et encourageraient au respect mutuel entre eux/elles.

« Je pense que ça devrait être partout et aussi bien les automobilistes qui devraient se mettre aussi à la place des cyclistes ou peut-être aussi faire une formation pendant qu'on fait le permis, se dire que quand on est à vélo, on ne voit pas ça, on ne voit pas ça et quand on est à vélo, il faut se mettre aussi à la place de l'automobiliste aussi qui ne nous voit pas. Des formations pour pouvoir se mettre à la place des autres. » (focus group)

« Il faudrait organiser... des initiations vélo ou même pour les automobilistes en fait, et pas que des initiations vélo, ou formations vélo mais aussi pour les automobilistes. » (focus group)

« Je voulais ajouter l'éducation citoyenne mais dans le sens où je crois que chacun devrait connaître les contraintes des autres usagers parce que, parfois je dois emprunter un passage pour piétons mais il y a une voiture qui doit tourner [...] Un piéton qui ne conduit pas, il ne peut pas savoir, mais je me dis que parfois on devrait savoir ce que tous les modes de circulation, de transport ont comme contraintes, de façon à mieux se comprendre et à ne pas être tout le

temps en train de camper sur ses priorités. Moi en tant que voiture, moi en tant que piéton, moi en tant que cycliste. » (focus group)

Certaines participantes proposent différentes pistes. L'organisation d'événements tels qu'un dimanche sans voiture, une fois par mois par exemple, contribuerait à renforcer la communauté et à promouvoir les modes de déplacement actifs. La création d'une plateforme d'échange de bonnes pratiques permettant de partager des trucs et astuces serait aussi de nature à promouvoir la communauté de cyclistes et piétons et piétonnes.

Améliorer la connaissance et le respect du Code de la route par les usagers et usagères de la voie publique

Comme révélé précédemment, l'insécurité des usagers et usagères des modes actifs est aussi liée à une méconnaissance du Code de la route d'une partie des automobilistes qui ignorent certaines règles relatives à la circulation des vélos (les Sens Uniques Limités par exemple) et, dans une moindre mesure, des piétons et piétonnes.

« Le Code de la route, la signalisation. Parce que j'ai été sensibilisée à ça parce que justement quelqu'un m'avait parlé d'un accident au rond-point. Vous en reparliez. Et en fait moi, en tant que voiture, je ne me rendais pas compte que les cyclistes étaient prioritaires dans le rond-point. En plus, il y a des ronds-points où ils sont prioritaires et des ronds-points où ils ne sont pas prioritaires. Franchement je n'étais pas consciente en tant que conductrice et ne roulant pas en ville, je ne m'en rendais pas compte. Donc si moi, je ne m'en rends pas compte, je pense qu'il y en a d'autres. » (focus group)

Certaines participantes proposent ainsi que le permis de conduire un véhicule motorisé inclue un module spécifique dédié aux règles qui régissent la circulation à pied et à vélo. Une participante évoque même, dans ce cadre, l'idée d'intégrer, dans l'examen du permis de conduire, un exercice pratique sur deux roues pour sensibiliser le futur ou la future automobiliste à travers une expérience concrète en tant que cycliste.

« Et on parle de sensibiliser. Moi ce que je vous ai déjà dit, qui pourrait être important, c'est quand les gens passent leur permis de conduire, qu'ils soient obligés de passer, qu'il y ait une journée de circulation en vélo en ville. Pour être obligé à un moment de savoir comment tu te places et comment les gens se situent dans l'espace public partagé pour que ça intègre la réflexion dès qu'ils commencent à prendre en main une voiture. » (focus group)

Les cyclistes et les usagers et usagères des trottinettes, quant à eux/elles, peuvent aussi mettre les autres usagers et usagères de la voie publique en danger par non-respect (et parfois non-connaissance) des règles de circulation. Des participantes proposent ainsi que le Code de la route soit enseigné aux cyclistes et aux utilisateurs et utilisatrices de trottinettes. Une formation obligatoire, débouchant éventuellement même sur la délivrance d'un petit permis, serait, selon certaines, une manière de sensibiliser les usagers et usagères des modes actifs aux règles qui permettent une harmonieuse cohabitation entre les différents modes de déplacement. Cette formation pourrait notamment être dispensée dans les services publics et les entreprises.

Une manière efficace, d'après certaines participantes, d'atteindre cet objectif serait l'intégration ou le renforcement de l'apprentissage du code de la voie publique dans le cursus scolaire. De plus, donner des cours de vélo dans les écoles primaires et obliger celles-ci à se munir de matériel vélo pour les enfants contribuerait à les sensibiliser aux règles de sécurité routière. Instaurer des brevets vélo dans les écoles primaires, similaires aux brevets de natation, permettrait d'évaluer les compétences des enfants en matière de vélo. Certaines de ces propositions existent déjà, mais elles pourraient être généralisées.

- « Parce qu'en fait, moi je parle de mon époque, c'est peut-être moi, mais on avait sécurité routière en primaire, donc on nous apprenait les règles « tu ne peux pas traverser », les passages pour piétons, et puis, maintenant quand on voit les jeunes, même les ados de 14/15 ans, ça traverse n'importe comment, puis quand tu dois piler sur tes freins, parce qu'ils déboulent devant toi, parce qu'on ne montre pas l'intention, on est censée s'arrêter, montrer l'intention qu'on veut traverser des trucs comme ça. Et ça déboule, on tape sur ta bagnole, on tape sur ta vitre, et c'est toi la fautive. Et ça roule n'importe comment à vélo, c'est censé aussi garder une certaine sécurité routière, et ça roule dans les deux sens n'importe comment.
- Mais ça, ils le font en 6e primaire.
- Oui, mais peut-être qu'en 2e secondaire, faire un petit refresh ça serait pas mal. Vers 14/15 ans. » (focus group)

« Mes filles sont à l'école en Flandre et ils font des formations... parce que les enfants, pareil, n'ont pas le permis de conduire, donc ne connaissent pas les règles et ils font des formations en groupe et ils vont rouler dans la circulation parce que là-bas, la majorité, même quand il pleut, vont en vélo à l'école. Tous les enfants font cette formation-là et je pense que c'est vraiment utile, surtout pour les gens qui ne connaissent pas le Code de la route, les enfants forcément. » (focus group)

D'autres participantes préconisent enfin que le port d'un gilet réfléchissant et d'un casque soit rendu obligatoire par le Code de la route, pour renforcer la sécurité des cyclistes et plus indirectement, des autres usagers et usagères.

« Et c'est quand même toi qui te fais engueuler. Moi, j'ai encore eu la blague, je roulais, et il y a un [...] habillé en noir, sur vélo noir, sans ses phares, et en fait il est arrivé, et je ne l'ai pas vu. Et je lui ai fait une queue de poisson. Je suis rentrée et il a pilé sur ses freins, et c'est quand il a pilé sur ses freins, je me suis dit « oh p'tain ». Et forcément je me suis fait insulter tout ce que tu veux, mais bon, punaise, il fait noir, tu es déjà censé mettre un vêtement clair, tu es censé allumer ton phare, tu es censé avoir un gilet fluo, et je suis encore en train de me faire engueuler. En attendant, si tu le renverses, c'est pour ta pomme et c'est sur ta conscience. » (focus group)

« Et puis même, je trouve les lumières, c'est noir, c'est tout noir, c'est tout sombre, et donc, si je vais dire quelqu'un marche et il n'a pas son gilet fluo. Ça par contre, je trouve que ça quand même, ça devrait être plus obligatoire. Parce que je veux dire, maintenant si vous n'avez pas une limite de vitesse, vous n'avez pas votre ceinture de sécurité, vous vous faites arrêter. Par contre, c'est vrai quand on voit des cas, ici j'ai encore vu sur Facebook un monsieur qui s'est fait renverser, mais je veux dire on met toujours la cause de la voiture. Non. Parce qu'on ne le voit pas. Si les routes ne sont pas assez éclairées, même les passages piétons, moi je trouve qu'on devrait les mettre en fluo le soir, ça devrait ressortir. C'est tout sombre. Je ne conduis pas, mais je le vois. » (focus group)

Des participantes ont exprimé que, parallèlement, les médias sociaux pourraient être mobilisés pour sensibiliser davantage aux enjeux de sécurité routière. L'affichage de consignes dans l'espace public contribuerait aussi à sensibiliser les usagers et usagères et à promouvoir une culture du partage de la route, dans le but de créer un environnement urbain plus sûr pour tous et toutes.

Réguler la circulation et le stationnement des trottinettes électriques

Comme révélé précédemment, les trottinettes électriques partagées sont décriées par certaines marcheuses et cyclistes, parce qu'elles peuvent rouler trop vite et sans respecter les autres usagers

et usagères de l'espace public, mais surtout parce qu'elles peuvent se parquer n'importe où et encombrer les trottoirs. Un levier d'action proposé par des participantes en termes de politique de mobilité est donc la régulation des trottinettes : zones de dépôt fixes pour le stationnement, limitation de la vitesse, interdiction de circuler dans certaines zones où la cohabitation avec les piétons et piétonnes est délicate, etc. En outre, la mise en place de règles plus claires, d'une campagne de sensibilisation et d'une politique répressive permettrait d'améliorer l'acceptation sociale des trottinettes électriques partagées.

4.1.2.3. Organiser des déplacements collectifs à pied et à vélo

La majorité des participantes des *focus groups* ont mis en avant l'importance de la convivialité et de l'encouragement mutuel. Ainsi, certaines d'entre elles proposent de développer des déplacements collectifs à pied ou à vélo, visant à rendre ces modes de déplacement plus attractifs et sécurisés.

Ce type de déplacements collectifs appelés « vélo-bus » et « pédibus » est déjà mis en place par certaines écoles. Il s'agit d'un ramassage scolaire permettant à des enfants encadrés par un ou une adulte d'effectuer le trajet domicile-école à pied ou à vélo en toute sécurité. Toutefois, cette initiative pourrait être généralisée et prendre la forme d'un « réseau citoyen inter-communes » organisant des déplacements collectifs vers des points stratégiques de transports en commun, en milieu rural notamment.

« En fait, je pense que c'est en Hollande, ils ont des systèmes de vélo-bus, un peu comme un cargo mais on met 15 gosses dedans. Ils font une espèce de ramassage scolaire. Et je pense que ça peut paraître un peu rigolo quand on ne connaît pas mais je pense que, un peu comme le cargo, quant au tout début je me disais « qu'est-ce que c'est que ça ? ». De plus en plus de gens utilisent des transports de marchandises vélos, qui ressemblent à des vélos, donc ça s'est un peu normalisé. Puis je pense que si un jour, si ce type de transport arrive, je pense que ça pourrait être pratique pour les gens qui n'ont pas de voiture, qui ne savent pas emmener leurs enfants à l'école, qui sont tout le temps à pied. Je veux dire que c'est un ramassage scolaire avec un seul adulte qui gère le convoi. » (focus group)

« En fait le frein parfois, c'est d'être tout seul et si on se rejoignait... Je ne sais pas, par exemple tous les enfants vont tous en même temps à l'école et s'il y avait une application qui existait de mise en commun de trajets à vélo, on pourrait plus faire un vélo-bus, pareil pour les entreprises. Par exemple, chez ING, on se met tous d'accord pour... Si on pouvait trouver des points de chutes, ça serait motivant de se dire qu'on se rejoint pour faire le trajet en vélo comme le covoiturage mais pour les vélos. » (focus group)

« Je disais que peut être aussi quand ils font des réunions dans les quartiers, s'arranger pour faire des groupes de marche entre voisins, tous les enfants ensemble aussi parce que la marche aide aussi à faire des rencontres et ça serait bien, parce qu'il y aura même des rencontres entre voisins parce que les parents, ils vont aimer, les enfants aussi et ça va devenir comme un rituel. Plus on le fait, plus les gens vont aimer marcher et ça va devenir un quotidien. Comme on a dit tout à l'heure, il y a plein de gens qui ne marchent pas parce qu'ils n'aiment pas la solitude. Moi, si mes deux/trois voisines venaient toquer à ma porte pour dire : « bah tiens, on va faire une marche », je pense que du temps, je pourrais en trouver. » (focus group)

« Ça c'est un autre sujet, mais par exemple, faire des groupes de vélos. Je veux dire on croise 50 personnes sur le Ravel bien souvent, on va au même endroit ou proche peut-être, faire des groupes de personnes qui vont travailler à vélo juste pour partager ensemble et petit à petit, en parler à l'extérieur et ça va peut-être donner envie à d'autres. » (focus group)

L'idée d'une application pour coordonner les trajets à vélo, similaire au covoiturage, est soulevée à quelques reprises lors des discussions. Cela faciliterait les déplacements collectifs des enfants vers l'école et des travailleurs ou travailleuses vers leur lieu de travail.

4.1.2.4. Accompagner les citoyens et citoyennes dans leur changement de mobilité

L'accompagnement des individus dans leur transition vers des modes de déplacement alternatifs à la voiture est aussi une proposition soutenue par certaines participantes des *focus groups*. Le processus de changement de mode de déplacement peut être complexe et appelle un accompagnement tolérant et flexible qui reconnaît les besoins et contraintes de chacun et chacune en matière de mobilité.

« Je n'ai pas vraiment de suggestions mais j'ai l'impression que quelque chose aussi de compliqué, c'est le fait qu'on se dit : soit on fait une vie sans voiture soit on fait une vie avec voiture. Alors que j'ai l'impression qu'on peut faire une vie où parfois on en a et parfois on n'en a pas. C'est clair que si un jour j'ai des enfants, je ne suis pas sûre que j'arriverais à avoir un mode de vie sans voiture. Donc je rejoins à fond le côté tolérance, c'est mon jugement parce que chacun fait ce qu'il peut. Mais je trouve que ça peut être intéressant de trouver une manière d'accompagner les gens qui voudraient à un moment faire fi de leur voiture. Je trouve qu'ici dans nos collègues il y a pas mal de gens à essayer de s'en libérer, ils essaient de réfléchir aussi donc il y a pas mal de gens qui essaient de se dire à un moment en fait : nos enfants seront plus grands, on ne les a plus à charge ou plus autant à charge, « comment est-ce qu'on fait pour retrouver un ménage à une voiture ? » par exemple ou ce genre de choses. Et je n'ai aucune piste de réflexion, je n'ai pas ce vécu-là personnel mais je trouve que ça serait intéressant aussi. » (focus group)

« Bien sûr mais c'est aussi repenser... parfois on est parti dans un quotidien et on ne reréfléchit pas et on ne repense pas son quotidien par rapport à de nouvelles contraintes qu'on a et puis, on a des contraintes qui sont levées. » (focus group)

Cet accompagnement pourrait inclure des programmes de sensibilisation, des conseils personnalisés et un soutien pratique pour aider les personnes à repenser leur mode de vie quotidienne. Une idée serait de s'inspirer d'initiatives similaires menées dans le domaine de la réduction de la consommation d'énergie, où des ménages reçoivent des recommandations et un soutien pour réduire leur empreinte écologique. Cet accompagnement pourrait notamment aider à repenser les habitudes de déplacement en fonction des nouvelles contraintes ou opportunités qui se présentent : arrivée ou autonomisation des enfants, changement de travail, déménagement, etc.

« Moi ça me fait penser à... ce que vous dites là : il y avait eu une opération dans les communes pour diminuer très fortement sa consommation d'énergie par exemple où des ménages types avaient été choisis et alors ils recevaient toute une série de recommandations/de soutiens divers et variés. Ça pourrait être des choses à considérer. Ça veut dire aussi comment on répond aux besoins concrets qui apparaissent. » (focus group - Animatrice)

4.1.2.5. Rendre le vélo plus accessible et favoriser la marche financièrement

Instaurer des indemnités à la marche

Certaines participantes ont révélé qu'elles bénéficiaient d'une indemnité kilométrique pour les kilomètres domicile-travail parcourus à vélo, comme les automobilistes, alors que pour les kilomètres parcourus à pied, elles ne bénéficiaient pas de cet avantage. Étendre ce système d'indemnisation des déplacements à pied serait, selon ces participantes, une manière d'encourager ce mode de déplacement.

« Oui moi j'ai une collègue qui fait tous ses trajets à pied, elle me disait « moi je n'ai rien » alors que moi, à vélo, je reçois des indemnités, et elle à pied, elle n'a rien. » (focus group)

De manière plus générale, d'autres participantes recommandent que les indemnités pour les kilomètres parcourus à pied ou à vélo soient proportionnellement plus élevées que celles relatives aux kilomètres effectués en voiture.

Offrir des subventions ou autres aides financières à l'acquisition de vélos

Pour rendre le vélo plus accessible financièrement, différentes pistes sont proposées par des participantes. Tout d'abord, des subventions ou des aides financières telles que des prêts publics, par exemple, pour l'acquisition de vélos pourraient encourager davantage de personnes à opter pour ce mode de déplacement. Une participante suggère de transposer une mesure existante qui permet à ceux et celles qui renoncent à la possession d'une voiture de recevoir, lorsqu'ils/elles remettent leurs plaques d'immatriculation, un abonnement d'un an pour les transports en commun. Ainsi, les pouvoirs publics pourraient, dans tel cas, offrir un vélo ou octroyer un bon d'achat pour en acquérir un.

« Si jamais vous vendez votre voiture, quand vous rentrez vos plaques, vous avez un an de bus gratuit. Ça pourrait être sympa parce que pour certains, le bus n'aide pas nécessairement et comme on sait que les vélos ont un coût élevé, on pousse peut-être à avoir une petite intervention. » (focus group)

« Il y a un truc qui serait bien pour la Belgique, pourquoi est-ce que le gouvernement n'offrirait pas un vélo par citoyen, et comme ça, ça nous forcerait déjà à prendre tous, le vélo. » (focus group)

Une participante appelle à la prudence avec ce type de mesure pour éviter la dilapidation des deniers publics.

« Il y a des gens qui vont prendre le vélo et ils ne vont pas en faire. Ils vont rester avec le vélo et puis le vendre. » (focus group)

Promouvoir des systèmes de location, de prêt ou de partage de vélos

Certaines participantes ont évoqué la promotion de systèmes de location, de prêt ou de partage de vélos (comme Villo à Bruxelles par exemple), notamment électriques, ainsi que d'équipements comme les vélos cargos, permettant à un plus grand nombre de personnes d'accéder à ces moyens de transport, sans avoir à supporter le coût initial d'achat. Ces systèmes permettraient également de tester différents types de vélos, avant d'éventuellement faire le pas vers un achat ou une location à plus long terme.

« Moi, je suis d'abord passée par l'emprunt à la ville de Liège avant d'envisager d'acheter. J'ai d'abord testé le vélo en question. Si je n'avais pas pu tester, je ne l'aurais pas acheté. » (focus group)

En outre, une participante propose d'encourager les dons de vélos afin que ceux et celles qui en ont besoin puissent en disposer gratuitement. Cette proposition constitue une autre piste pour rendre la marche et le vélo plus accessibles à tous et à toutes.

« Demander aux gens « Vous n'avez pas des vélos que vous pouvez donner ? » éventuellement pour que ces personnes puissent disposer d'un vélo et puissent avoir une mobilité. » (focus group)

Promouvoir le vélo dans les entreprises

D'autres participantes recommandent que les entreprises jouent également leur rôle dans la mise à disposition de vélos et d'équipements, en permettant d'acquérir des vélos en leasing par exemple. Elles suggèrent également d'encourager les entreprises à offrir une prime à ceux et celles qui se déplacent à pied ou à vélo jusqu'au travail.

Développer l'offre de vélos alternatifs

Pour répondre à une plus grande diversité de besoins, certaines participantes proposent d'offrir une gamme élargie de vélos, tels que des vélos à quatre roues, des cuistax et des vélos électriques.

4.1.3. En termes de politiques urbaines

4.1.3.1. Améliorer la qualité de l'environnement en ville

La végétalisation de l'espace public apparaît comme un levier identifié par la majorité des participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires. L'environnement urbain doit être amélioré de manière générale, pour augmenter le plaisir de la marche et du vélo.

Ainsi, les participantes des marches exploratoires ont identifié « *la végétation comme un élément clé pour des espaces publics accueillants. De façon générale, le manque de végétation est évoqué sur l'ensemble des marches pour les trois territoires. Si la végétation n'influence que peu la sécurité et le confort, elle est une des conditions pour égayer l'espace public et offrir un cadre plaisant et convivial en extérieur* » (marche exploratoire).

Par ailleurs, certaines participantes suggèrent, dans les nouveaux aménagements urbains, d'éviter les recoins et les angles morts afin de renforcer le sentiment de sécurité.

« Et après il y a aussi, réfléchir à avoir des recoins, pas de recoins, limiter des ruelles, limiter des angles morts de vision, c'est tous les aspects comme ça pour augmenter le sentiment de sécurité et avoir l'impression de mieux appréhender l'espace. Et je pense que ça pour la marche, ça serait vachement intéressant. » (focus group)

4.1.3.2. Promouvoir la mixité fonctionnelle pour un meilleur contrôle social

Les propos de certaines participantes ont mis en évidence la nécessité de promouvoir la mixité fonctionnelle, afin de favoriser un meilleur contrôle social et une ville dynamique tant de jour que de nuit. Ainsi, les commerces et les autres activités, comme les pôles intermodaux qui sont assez fréquentés, en début de soirée (gares ferroviaires ou de bus) garantissent l'animation de jour, tandis que les logements ainsi que les établissements HORECA permettent une présence en soirée et la nuit. Cette présence « permanente » dans l'espace public est une condition centrale pour renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité, en particulier pour les piétonnes.

« Pour moi, vraiment je me dis que cette piste cyclable, parce qu'avec le Basic Fit qu'ils ont fait juste ici, il y a plein de jeunes maintenant qui passent là, et je me dis mais c'est tellement plus sécurisant. » (focus group)

Néanmoins, certaines participantes des marches exploratoires ont révélé le sentiment d'insécurité que peut générer un quartier strictement résidentiel, totalement désert en pleine journée de semaine.

Par ailleurs, si la mixité des fonctions est de nature à garantir une animation de l'espace public à différentes heures du jour et de la nuit (ou au moins de la soirée), la mixité des publics, notamment en termes de genre, est aussi gage de sécurité selon certaines participantes des marches exploratoires et des *focus groups*. La présence d'hommes et de femmes dans l'espace public renforce en

effet aussi le sentiment de sécurité. Ainsi, il faut veiller à promouvoir des fonctions qui touchent des publics diversifiés, en genre mais aussi en âge par exemple, et à aménager des espaces publics accueillants pour tous et toutes.

« Je sais bien que dedans il était question d'avoir des espaces qui soient plus accueillants entre autres aussi pour amener des enfants dans les quartiers. Et en fait, le fait qu'il y ait les enfants, tu as d'office plus de mixité hommes-femmes, etc., donc ça amène un côté sécurisant. Donc avoir des zones qui soient accueillantes pour toutes tranches d'âges pour essayer d'augmenter une mixité pas que juste hommes-femmes en général. » (focus group)

Cette mixité est aussi de nature à rapprocher le domicile des pôles d'emploi, de scolarité ou d'approvisionnement ou de loisir, ce qui limiterait la dépendance à la voiture et donnerait un avantage comparatif à la marche et au vélo. La promotion de « *la ville des courtes distances* », où toutes les fonctions du quotidien sont accessibles à pied, est plébiscitée par certaines participantes. L'idée est notamment que chaque individu puisse avoir accès à son lieu de travail à proximité de son domicile. Cela nécessiterait une réorganisation profonde de la société pour créer des emplois locaux et réduire la nécessité de longs trajets quotidiens.

4.1.3.3. Limiter l'étalement urbain et la dépendance à la voiture

À côté de la mixité fonctionnelle, la limitation de l'étalement urbain est un levier identifié par des participantes des *focus groups*. Ces dernières appellent en effet de leurs vœux des politiques visant à canaliser l'urbanisation et à éviter ainsi, entre autres fâcheuses conséquences environnementales, la dépendance à la voiture.

4.1.4. En termes de gouvernance

4.1.4.1. Prendre en considération les besoins des piétonnes et des cyclistes dans les projets

De nombreuses participantes des *focus groups* suggèrent que la ville et le territoire soient aménagés pour et par les cyclistes, les piétons et les piétonnes. Selon elles, pour que soient réellement pris en considération les besoins des usagers et usagères des modes actifs, il est essentiel de les associer à la conception des projets et aux processus décisionnels.

« On a eu une enquête de la commune qui nous demandait de recenser tous les points qu'on estimait dangereux à vélo. Et en fonction de ça, ils font ou pas des aménagements, ça dépend mais il y en a qui ont été faits. Par exemple, quand il y a des casse-vitesses, ils ont coupé pour qu'en vélo, on puisse aller tout droit. Je trouve que c'est bien de l'avoir pris en compte. Maintenant, ils font ou ils ne font pas évidemment, ça dépend du budget. C'est bien aussi que les communes fassent des enquêtes auprès des habitants. » (focus group)

Dans cette optique, certaines participantes proposent d'organiser la participation des usagers et usagères des modes actifs à travers, par exemple, la mise sur pied de panels citoyens inclusifs pour refléter les différents points de vue ou, dans un rapport plus quotidien, la concertation entre les gestionnaires de voiries et les associations citoyennes, telles que les comités de quartier.

Les participantes d'un *focus group* ont suggéré que soit généralisée la mise en place d'un aménagement temporaire à tester par les citoyens et citoyennes, avant de réaliser un aménagement définitif. Ce type d'urbanisme dit « tactique » a l'intérêt de permettre aux citoyens et citoyennes de s'exprimer sur la base d'une expérience concrète de l'espace, ce qui leur donne davantage confiance et évite la confiscation du débat par les techniciens et techniciennes. Cette approche implique également de mettre les citoyens et citoyennes en position d'acteurs et d'actrices.

D'autres participantes ont évoqué la désignation d'un (service) facilitateur « mobilité active » à l'échelle de la région qui serait l'interlocuteur des citoyens et citoyennes pour, notamment, organiser

et faire le relai de ces processus participatifs. Dans le même esprit, de manière plus localisée et plus ponctuelle dans le temps, un ou une responsable de la mobilité active lors de grands chantiers urbains pourrait être une interface entre les cyclistes, les piétons et piétonnes qui faciliterait la prise en compte de leurs besoins lors de chantiers.

De la même manière qu'il s'agit d'associer cyclistes, piétons et piétonnes aux décisions pour favoriser la prise en considération de leurs besoins, d'autres participantes ont également évoqué d'intégrer des femmes aux décisions concernant les aménagements et même, plus largement, dans les politiques territoriales et de mobilité, si l'on veut que soient intégrés leurs besoins spécifiques. Par ailleurs, des participantes ont insisté sur l'importance de la parité hommes-femmes à tous les niveaux de pouvoir afin d'enrichir les débats et les décisions des points de vue de femmes.

4.1.4.2. Renforcer la sécurité ou le sentiment de sécurité par la présence policière

Si certaines participantes ont surtout mis l'accent sur le contrôle social comme mesure permettant de réduire l'insécurité et le sentiment d'insécurité, quelques participantes ont évoqué l'importance de renforcer la présence policière. Complémentairement à la présence physique de la police dans l'espace public, la présence de caméras de surveillance ou de boutons d'urgence a également été plébiscitée par ces participantes.

L'intervention de la police est envisagée par certaines dans une optique plus préventive ou éducationnelle que punitive. Inviter la police à intervenir davantage pour défendre la sécurité des piétons, des piétonnes et des cyclistes contribuerait aussi à sensibiliser et à éduquer les autres usagers et usagères de la voie publique.

4.2. LES PISTES D'AVANTAGE (SOCIO-)CULTURELLES

Comme expliqué précédemment, les pistes concrètes et matérielles ne suffiront pas à elles seules à promouvoir les modes de déplacement actifs auprès des femmes. Il est également nécessaire de réinterroger de manière plus profonde les constructions sociales genrées et d'agir sur des facteurs liés à ces constructions.

4.2.1. En termes d'émancipation

Comme révélé dans l'analyse transversale, la conviction des femmes d'être plus fragiles et vulnérables, les amène aussi à se sentir moins légitimes dans l'espace public par rapport aux autres usagers et usagères. La « neutralité » des aménagements privilégiés se révélant relativement plus éloignée de leurs attentes, des participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires ont ainsi évoqué un ensemble de pistes en termes d'émancipation, visant à renforcer leur confiance pour prendre leur place dans l'espace public.

4.2.1.1. Organiser des cours d'apprentissage et de maîtrise du vélo (pour adultes)

Certaines participantes ont révélé qu'elles n'avaient pas appris à faire du vélo dans leur enfance. Ainsi, des participantes proposent l'organisation de cours d'apprentissage du vélo dans des espaces sécurisés spécialement aménagés, de préférence uniquement pour des femmes, selon certaines d'entre elles.

Par ailleurs, d'autres participantes ont révélé qu'elles avaient appris à faire du vélo tardivement, à l'âge adulte, ou qu'elles étaient capables de faire du vélo mais n'osaient pas se lancer dans la circulation. Ainsi, des participantes suggèrent l'organisation de cours de maîtrise du vélo, afin de leur apprendre les bons réflexes et leur donner confiance.

« Pour ce qui est du vélo, j'aimerais bien apprendre, parce que je n'ai jamais jamais essayé, on n'a pas eu cette culture chez nous. Par contre, mon fils, lui, il a appris. Il a eu une sorte de certificat l'année passée. » (focus group)

« À Bruxelles, il y a des associations qui apprennent à rouler à vélo à des femmes qui ne savent pas rouler. Vivant Bruxelles, il y a très, très peu de femmes étrangères, premièrement qui ont accès à un vélo parce que c'est trop cher ou bien elles ne savent pas où le ranger aussi mais d'apprendre à ces femmes de rouler à vélo, je crois que ça pourrait être une solution de mobilité pour des centaines de femmes dans des villes comme Bruxelles, peut-être même Liège et Namur. » (focus group)

Ces formations existent déjà et sont dispensées par des acteurs associatifs soutenus par les pouvoirs publics, mais il s'agirait de les faire connaître davantage. « Le vélo-école, par exemple, qui est fréquenté à environ 80 % par des femmes, est un outil très intéressant dans cette démarche d'émancipation, de reprise de confiance en soi et de (re)découverte d'une mobilité active et libre dans la ville. » (Faure et Coupleux, 2020, p. 110).

« Quand j'ai commencé à rouler en vélo très fréquemment dans mon quotidien, faire une formation pour rouler correctement, je l'ai fait auprès du GRACQ, je crois. Donc ça doit être un truc du style « apprendre à rouler dans la circulation à vélo » et c'était vachement utile parce que j'avais déjà étudié le permis théorique pour la voiture mais sans le réussir il y a très longtemps donc j'avais des bases, mais sinon cette formation, elle a permis de donner énormément de confiance pour pouvoir circuler ensuite en plein milieu des voitures et des infrastructures en général. Ça, c'était particulièrement utile. » (focus group)

4.2.1.2. Organiser des ateliers de réparation vélo par et pour les femmes

Lors des *focus groups*, la plupart des participantes ont exprimé le sentiment de se sentir moins compétentes pour effectuer des tâches techniques, telles que l'entretien et la réparation de leur vélo. En outre, une participante a également souligné que les vendeurs dans les magasins de vélo spécialisés sont majoritairement des hommes. Ainsi, des participantes proposent l'organisation d'ateliers d'entretien et de réparation vélo, de préférence uniquement adressés aux femmes, et animés par des femmes, afin de leur apprendre les bons gestes et leur donner confiance.

Ces ateliers créeraient un environnement de soutien et de partage des connaissances, offrant un espace où les femmes pourraient se sentir légitimes. Ils offriraient également l'opportunité d'échanger des savoirs et des expériences entre femmes, renforçant ainsi le sentiment de communauté.

« Mais c'est vrai que c'est difficile quand on est entouré d'hommes d'apprendre vraiment en réalité parce qu'ils te prennent les outils des mains et de l'espace. » (focus group)

« Quelqu'un parlait de savoir partager, le fait de pouvoir créer une sorte de synergie où on partage les savoirs, moi je trouve c'est un truc auquel je pense entre autres, rien à voir mais la question de construire sa propre maison ou ce genre de truc, parfois ou avec des minorités de genres, et ça arrive dans plusieurs pays où ils se retrouvent et ils partagent justement ces savoirs. » (focus group)

« Par aspect plus technique on va dire, c'est par rapport à tout ce qui est réparation de vélo ou l'entretenir, je trouve que moi c'est toujours mon père qui l'a fait et encore maintenant là, j'ai crevé récemment, et j'étais Outremeuse et il habite à Cointe. Je suis montée à Cointe avec mon vélo crevé pour qu'il le répare parce que je n'ai aucune idée de comment on fait et en fait, ce serait intéressant d'avoir des cours. » (focus group)

Ces ateliers existent déjà, mais il s'agirait de les faire connaître davantage.

4.2.1.3. Proposer des programmes de formation à l'autodéfense

Des programmes de formation à l'autodéfense sont un levier identifié par certaines participantes, visant à renforcer leur confiance et leur sécurité lorsqu'elles marchent (surtout) et qu'elles se déplacent à vélo (dans une moindre mesure) dans l'espace public. Ces formations pourraient inclure des techniques de défense ainsi que des stratégies de prévention pour faire face aux situations potentielles de danger.

Ces programmes existent déjà, mais il s'agirait de les faire connaître davantage.

4.2.1.4. Créer des espaces de partage d'expériences entre femmes pour « faire communauté »

L'opportunité d'échanger des savoirs et des expériences entre femmes, renforçant ainsi le sentiment de communauté, a été évoquée par la majorité des participantes des *focus groups*. La création de tels espaces de partage contribuerait à renforcer leur confiance et leur sentiment de sécurité. En outre, ces espaces permettraient de se sentir moins seules dans leurs préoccupations et de trouver des solutions collectives pour faire face aux défis rencontrés dans l'espace public. Enfin, ils favoriseraient les rencontres dans le quartier et renforceraient le tissu social des communautés locales, créant ainsi des environnements plus sûrs et plus accueillants pour tous et toutes.

Il est judicieux de relever que, lors des *focus groups*, ces discussions ont endossé le rôle d'espace de partage d'expériences entre les participantes, certaines ayant même continué à échanger entre elles après la fin de l'activité.

« C'est rassurant de savoir qu'il y en a d'autres qui ont des freins, etc., et qu'on vit la même chose en fait, parce que je me sens parfois seule sur mon vélo à être toute cracra, on se comprend, d'être toute mouillée. Mais j'entends que ça existe, qu'il y en a d'autres qui vivent la même chose que moi et je continue. » (focus group)

« Quelque chose que j'ai beaucoup aimé (ndlr à propos des focus groups), c'est le fait d'avoir des partages d'expériences, je trouve que ça fait quand même du bien de ne pas se sentir seule dans ce qu'on peut vivre à vélo même si ce n'est pas toujours difficile, ça reste quand même chouette aussi. Je pense que j'aurais tendance à dire qu'il faut s'organiser collectivement et continuer à militer pour prendre la place. Tout en reconnaissant que militer pour prendre sa place, c'est fatigant et que parfois on n'a pas envie et qu'on n'a pas l'énergie pour le faire. » (focus group)

« Ça fait plaisir d'en parler entre cyclistes et entre cyclistes femmes, parce que le seul cycliste vraiment de mon entourage proche, c'est mon compagnon. On n'a pas forcément la même sensibilité et lui prend le vélo pour aller au boulot depuis bien plus longtemps que moi et donc je ne me sentais pas spécialement comprise quand tous les matins il me disait « Bon bah salut » et il prenait son vélo et moi le bus donc c'est sympa d'en parler un peu entre femmes et de voir qu'il y a des points de recoupement, des problématiques similaires. » (focus group)

« C'est vrai que d'habitude c'est plutôt mon mari qui participe à ce genre de réunions parce que lui il aime bien et que moi je ne fais que mon petit trajet de deux kilomètres le matin. Et quand j'essaie son vélo électrique, il me dit « Tu vois, ce n'est pas compliqué », « Oui, mais alors prête-le-moi » alors « Oui, mais ça m'embête » donc, si tu ne veux pas que je touche à ton vélo... C'est vrai que je prends de plus en plus de plaisir à faire du vélo et c'était agréable de pouvoir en parler aussi. Je l'ai toujours envoyé lui parce qu'il a plus de connaissances. » (focus group)

« Moi j'utilise aussi beaucoup mon vélo en dehors de tous ces moments plaisir et parfois c'est vraiment hard, c'est dur et ça fait du bien d'entendre qu'on n'est pas seule là-dessus. » (focus group)

4.2.1.5. Valoriser l'image de la femme à vélo

La valorisation de l'image de la femme à vélo revêt une dimension symbolique qui dépasse le simple acte de pédaler. Ainsi, multiplier les représentations de femmes cyclistes, que ce soit à travers des statues, des publicités ou des campagnes médiatiques, contribuerait à changer les perceptions et à promouvoir une vision positive de la mobilité active au féminin. Ces représentations pourraient inspirer d'autres femmes et les inciter à se mettre au vélo et à se sentir légitimes dans l'espace public.

« Prendre même rien que des photos avec le vélo, c'est très chouette parce que le vélo trouve ça très joli en fait. Ça donne envie, quand je vois quelqu'un qui fait du vélo, j'ai vraiment envie d'être à sa place. Je trouve que c'est joli à voir. Surtout une dame comme là où je suis, il y a bien toujours une dame, elle partait faire ses courses avec le vélo et elle a mis un truc derrière pour mettre ses choses dedans, elle a mis un truc devant aussi. Non c'est chouette elle est là et son mari est derrière, ils sont là ils pédalent. Elle donne l'envie. Elle donne vraiment l'envie de pédaler. Et quand je vois cette dame pédaler, je me dis 'c'est facile'. » (focus group)

Par ailleurs, la médiatisation du sport féminin, y compris le cyclisme, est également cruciale pour donner de la visibilité aux performances des femmes dans ce domaine et pour encourager d'autres femmes à s'engager dans des activités physiques. Cela pourrait contribuer à briser les stéréotypes de genre et à promouvoir une image positive de l'apparence physique des femmes, en mettant en avant leur puissance, leur détermination et leur confiance en soi.

« Il y a des gens qui ne marchent pas seuls parce qu'ils ont honte. » (focus group)

Le vélo comme symbole d'émancipation

Historiquement, le vélo a contribué à libérer les femmes du carcan imposé par la société comme le port obligatoire de la jupe par exemple. « Il est en effet impossible d'évoquer l'histoire du vélo et des femmes sans évoquer les suffragettes qui ont permis aux femmes de porter des pantalons bouffants pour enfourcher leur bicyclette. [...] La bicyclette, si elle n'a pas inventé le port du pantalon, l'a accéléré et répandu. » (Faure et Coupleux, 2020, p. 101).

Ainsi, « ce moyen de transport, initialement masculin, bourgeois éclairé et citadin s'est peu à peu étendu aux femmes de cette classe sociale puis plus largement aux hommes et aux femmes des classes moyennes et populaires. Les motifs de l'usage du vélo ont également évolué et évoluent encore aujourd'hui entre loisir, sport de haut niveau et moyen de transport nécessaire à l'activité professionnelle (qu'elle soit salariée ou domestique). Mais le vélo a aussi, pour les femmes notamment, été un outil de revendication de l'égalité, un outil d'émancipation. » (Faure et Coupleux, 2020, pp. 98-99).

C'est pour ces raisons que certaines personnes ont ressenti le besoin de créer des espaces anti-sexistes dans le monde du vélo (Faure et Coupleux, 2020). Ce qui d'ailleurs a fait l'objet de discussions dans les *focus groups* d'où il est ressorti un intérêt pour la non-mixité pour l'initiation au vélo ou le travail mécanique autour de ce dernier.

Ainsi, l'apprentissage du vélo pour les femmes est crucial. Comme le rappelle l'économiste Frédéric Héran, auteur de l'ouvrage « *Le retour de la bicyclette* », « la plupart des adultes qui ne savent pas rouler à vélo sont des femmes. » (Héran, 2014). Comme nous l'avons révélé dans nos résultats, le vélo participe d'une véritable démarche d'émancipation en ce qu'il constitue « un véhicule de liberté ».

4.2.2. En termes d'organisation des temps

Comme révélé dans l'analyse transversale, certaines femmes rencontrées dans le cadre de cette recherche sont confrontées à des enjeux de temps, de répartition de tâches directement liées au travail du *care* qui leur incombent. Ces enjeux liés au travail reproductif conditionnent les choix de mobilité et rendent parfois l'usage de la marche et du vélo impossible ou appellent des conditions spécifiques. Quelques participantes ont ainsi évoqué des pistes en termes d'organisation des temps, telles qu'une plus grande flexibilité dans les horaires de travail ou l'extension des horaires de garde-rie, ainsi que la diversification et l'accessibilité, notamment financière, des modes de garde. Ces dernières pistes seraient par exemple de nature à permettre aux parents, surtout aux mères, de se sentir moins sous pression et contraints/contraintes par le temps.

« Encourager des horaires flexibles au travail [...] je trouve que ça permet de se dire : « si j'arrive en retard, ce n'est pas grave » et donc, si je prends le bus que j'arrive en retard parce que mon but était complet... Enfin on peut envisager autrement sans avoir peur d'être pénalisée. » (focus group)

De même, une participante a évoqué l'adaptation des horaires scolaires en fonction des saisons pour favoriser les déplacements à des heures où il fait clair.

4.2.3. En termes de sensibilisation et d'éducation

4.2.3.1. Valoriser l'image de la marche et du vélo auprès du grand public

La valorisation de l'image de la marche et du vélo aiderait à changer l'image associée à ces modes de déplacement actifs. Comme révélé dans les freins, la voiture est perçue comme le mode le plus rapide et le plus confortable et, dans certains cas, l'attachement à la voiture est (aussi) d'ordre plus symbolique : la voiture individuelle est un marqueur social ou un symbole d'ascension sociale auxquelles certaines femmes sont très attachées.

Ainsi, des campagnes « grand public » permettraient de mettre en avant les bienfaits de la marche et du vélo en termes de santé, de plaisir et d'efficacité. Elles permettraient également de promouvoir la pratique de ces deux modes en tant qu'activité sociale et familiale.

« On pourrait utiliser les panneaux Decaux enfin pour faire de la communication et motiver, montrer l'avantage, montrer le plaisir, montrer plutôt que de faire de la pub commerciale. » (focus group)

4.2.3.2. Sensibiliser le grand public sur les questions de genre

Certaines participantes ont exprimé le fait qu'il serait utile de sensibiliser le grand public aux enjeux liés au genre, en mettant l'accent sur l'inclusion et le respect des femmes dans l'espace public. Ces dernières abordent la nécessité d'aborder ces enjeux, notamment la question de harcèlement, dès le plus jeune âge dans le cursus scolaire.

Cette sensibilisation dépasse évidemment largement les enjeux de mobilité.

EN SYNTHÈSE

LES PISTES CONCRÈTES ET MATÉRIELLES

1. En termes d'infrastructures
 - Aggrandir, améliorer et entretenir l'espace dédié aux modes actifs ;
 - Élargir le réseau en garantissant la continuité et la lisibilité des itinéraires ;
 - Renforcer l'armature de mobilier urbain ;
 - Améliorer l'éclairage ;
 - Aménager des parkings vélo sécurisés ;
 - Prévoir des infrastructures sur le lieu de travail.
2. En termes de politiques de mobilité
 - Réduire la présence de la voiture dans l'espace public ;
 - Améliorer la sécurité et les conditions de cohabitation entre les différents modes ;
 - Organiser des déplacements collectifs à pied et à vélo ;
 - Accompagner les citoyens et citoyennes dans leur changement de mobilité ;
 - Rendre le vélo plus accessible et favoriser la marche financièrement.
3. En termes de politiques urbaines
 - Améliorer la qualité de l'environnement en ville ;
 - Promouvoir la mixité fonctionnelle pour un meilleur contrôle social ;
 - Limiter l'étalement urbain et la dépendance à la voiture.
4. En termes de gouvernance
 - Prendre en considération les besoins des piétonnes et des cyclistes dans les projets ;
 - Renforcer la sécurité ou le sentiment de sécurité par la présence policière.

LES PISTES D'AVANTAGE (SOCIO-)CULTURELLES

1. En termes d'émancipation
 - Organiser des cours d'apprentissage et de maîtrise du vélo (pour adultes) ;
 - Organiser des ateliers de réparation vélo par et pour les femmes ;
 - Proposer des programmes de formation à l'autodéfense ;
 - Créer des espaces de partage d'expériences entre femmes pour « faire communauté » ;
 - Valoriser l'image de la femme à vélo.
2. En termes d'organisation des temps
3. En termes de sensibilisation et d'éducation
 - Valoriser l'image de la marche et du vélo auprès du grand public ;
 - Sensibiliser le grand public sur les questions de genre.

Conclusion

Le chapitre précédent détaille les pistes de solutions concrètes et matérielles, en termes d'infrastructures, de politiques de mobilité, de politiques urbaines et de gouvernance, ainsi que les pistes de solutions davantage (socio-)culturelles, en termes d'émancipation, d'organisation des temps et de sensibilisation et d'éducation, proposées par les participantes des *focus groups*, des marches et des parcours à vélo exploratoires.

Si certaines des propositions répondent à des enjeux généraux communs à la marche et au vélo – agrandir, améliorer et entretenir l'espace dédié aux modes actifs, réduire la présence de la voiture dans l'espace public ou valoriser l'image de la marche et du vélo auprès du grand public, par exemple – d'autres répondent à des enjeux spécifiques à chacun de ces modes.

De la même manière, la plupart des propositions, principalement les pistes concrètes et matérielles, sont susceptibles d'améliorer les conditions de la mobilité active de tous les usagers et usagères, et d'inciter au transfert modal envers ces modes de déplacement actifs. Elles revêtent cependant une importance plus grande pour les femmes pour diverses raisons. Comme expliqué à diverses reprises, ces raisons incluent la charge du *care* qui incombe encore principalement aux femmes, leur perception d'elles-mêmes construite socialement, ainsi que le harcèlement, le sentiment d'insécurité et les injonctions sociales.

Il convient de rappeler l'approche exploratoire du projet de recherche, visant à mettre en lumière la diversité des pistes plutôt que d'approfondir chacune d'elles individuellement. Ces propositions ne doivent pas être envisagées comme des solutions directement applicables telles quelles, mais plutôt comme des exemples pour ouvrir les imaginaires et stimuler l'innovation. Toutefois, les leviers auxquels elles se rapportent sont bien ceux qu'il faudrait activer pour une mobilité plus active et inclusive.

Ces propositions doivent être mises en perspective avec les initiatives existantes, approchantes ou déjà testées en Wallonie ou dans les autres régions, mais également à l'étranger. Lors des *focus groups*, nous avons rencontré des participantes ayant témoigné leurs expériences et leurs pratiques de mobilité dans d'autres régions de Belgique ou dans d'autres pays, tels que les Pays-Bas, l'Allemagne, en Afrique, etc. S'inspirer des pratiques à l'étranger nécessite de prendre en compte les différences culturelles et contextuelles, ainsi que les différences de relations des femmes à l'espace public, afin de les adapter aux réalités locales.

Ces propositions doivent également être mises en perspective au niveau politique avec les stratégies et plans en vigueur et à venir. Ainsi, les engagements de la nouvelle Déclaration de Politique régionale (DPR) wallonne, visant à encourager les modes actifs par l'amélioration et la création d'infrastructures sécurisées de qualité et inclusives, et d'équipements connexes (stations vélo, passages piétons, bancs, etc.), s'alignent avec certaines pistes proposées par les participantes.

Il faut noter que la diversité des pistes proposées par les participantes met en exergue qu'une action sur le seul domaine de la mobilité, que ce soient les infrastructures, les aménagements de voiries ou les politiques de mobilité, ne suffira donc pas à promouvoir la mobilité active auprès des femmes. D'une part, il convient d'élargir à d'autres domaines, allant de l'aménagement du territoire et la sécurité routière à l'action sociale, l'égalité des chances ou encore à l'environnement et la santé. D'autre part, il convient d'activer des leviers qui réinterrogent plus fondamentalement les constructions sociales genrées.

La mise en œuvre de ces propositions requiert ainsi une approche transversale et multiniveau, en concertation avec des parties prenantes publiques, privées et associatives susceptibles d'être

concernées, impliquées et/ou en charge de mesures. Ces approches et collaborations sont indispensables pour garantir une promotion intégrée et efficace de la mobilité active. Sans oublier l'une des pistes évoquées par les participantes, visant à prendre en considération également les besoins des piétons et piétonnes et des cyclistes dans les projets, en les associant à la conception et dans les processus décisionnels. Cela peut se faire par le biais d'enquêtes et de panels citoyens et citoyennes, ou via les associations citoyennes, telles que des comités de quartier.

Par ailleurs, la transition vers une mobilité durable ne peut se faire sans interroger les dynamiques de construction sociale du genre autour des modes de mobilités actives. Dès lors, les concepts de genre, de *gendermainstreaming* et les caractéristiques de la recherche féministe attentive aux questions de genre n'allant pas « de soi », il est absolument nécessaire, selon nous, que toute personne impliquée dans ce type de recherche, et plus largement, dans la fabrique de la ville et des politiques publiques (allant des commanditaires de recherche, des prestataires choisis, aux porteurs de projet, etc.), soit sensibilisée et formée à ces enjeux.

Bibliographie

ALESSANDRIN Arnaud, DAGORN Johanna & CÉSAR-FRANQUET Laëtitia (2016), « Femmes et déplacements », Enquête remise en novembre, Bordeaux Métropole.

AVRIL Christelle & MARICHALAR Pascal (2016), « Quand la pénibilité du travail s'invite à la maison », Perspectives féministes en santé du travail, Travail et emploi, (147), 5-26.

BERTINI Marie-Joseph (2006), « Un mode original d'appropriation des Cultural Studies : les Études de genre appliquées aux Sciences de l'information et de la communication. Concepts, théories, méthodes et enjeux », Revue internationale de communication MEI (Médiation et Information), (24-25), 115-126.

BLIDON Marianne (2017), « Genre et ville, une réflexion à poursuivre », In Les Annales de la recherche urbaine, Persée-Portail des revues scientifiques en SHS.

BOURDIN Alain (2008), « Gentrification : un « concept » à déconstruire », Espaces et sociétés, (1), 23-37.

BRACKE Sarah, PUIG DE LA BELLACASA María & CLAIR Isabelle (2013), « Le féminisme du positionnement », Héritages et perspectives contemporaines 1, Cahiers du Genre, (1), 45-66.

BRACONNIER Céline & MAYER Nonna (2015), « Les inaudibles : sociologie politique des précaires », Presses de Sciences Po.

BRUNET Sébastien, PAROTTE Céline & VANHAEREN Stéphanie (2013), « L'enseignement des *focus groups* en science politique », In S. Brunet, C. Fallon... F. Claisse (Eds.), La participation à l'épreuve (pp. 181-197), Bruxelles, Belgium : Peter Lang.

BUTLER Judith (2004), « Le pouvoir des mots. Discours de haine et politique du performatif », Paris, Éditions Amsterdam.

CARDELLI Rébecca (2021), « Les déplacements des femmes dans l'espace public : Ressources et stratégies », Dynamiques régionales, (3), 102-121.

CLAIR Isabelle (2016), « Faire du terrain en féministe 1 », Actes de la recherche en sciences sociales, (3), 66-83.

COUTROT Thomas (2021), « Double journée et conditions du travail professionnel : une analyse statistique renouvelée », Cahiers du Genre, (1), 107-136.

DAUCHOT Alain (2005), « Des insultes aux ragots... en passant par les mots doux », Esprit libre à l'université, Université libre de Bruxelles.

DEBONNEVILLE Julien & LIEBER Marylène (2021), « Rappels à l'ordre sexué dans l'espace public : Perspective intersectionnelle sur les violences dans l'espace public », Dynamiques régionales, (3), 83-101.

DEMADE Julien (2021), « Mobilité active, douce, alternative ou durable », Dictionnaire pluriel de la marche en ville.

DEMERS Marie (2015), « « Mobilité active », préparer la transition mobilitaire », In Forum Vies Mobiles, URL : <https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/2888/mobilite-active>

DEMOLI Yoann (2018), « Prendre la voiture de 1974 à 2008. Des usages genrés de l'automobile ? », In M. Navarre & G. Ubbiali (Eds.), Le genre dans l'espace public. Quelle place pour les femmes ?, 91-116.

- DEMOLI Yoann & GILOW Marie K. (2019), « Mobilité parentale en Belgique : question de genre, question de classe », *Espaces et sociétés*, 176(1), 137-154.
- DENÈFLE Sylvette (dir.) (2009), « Utopies féministes et expérimentations urbaines », Presses universitaires de Rennes.
- DI MÉO Guy (2012), « Les femmes et la ville. Pour une géographie sociale du genre », In *Annales de géographie*, Cairn/Isako, 107-127.
- FAIRCHILD Kimberly (2010), « Context effects on women's perceptions of stranger harassment », *Sexuality & Culture*, 14, 191-216.
- FAIRCHILD Kimberly & RUDMAN Laurie A. (2008), « Everyday stranger harassment and women's objectification », *Social Justice Research*, 21, 338-357.
- FAURE Emmanuelle & COUPLEUX Sylvie (2020), « Se déplacer à vélo en ville : entre nécessité, loisir et émancipation », *Les sens de la ville : Pour un urbanisme de la vie quotidienne*, 98-111.
- FAURE Emmanuelle, HERNANDEZ-GONZALEZ Edna & LUXEMBOURG Corinne (dir.) (2017), « La ville : quel genre ? L'espace public à l'épreuve du genre », *Le Temps des Cerises*.
- FAURY Mélodie (2021), « Vers une réalité élargie. Se situer entre savoirs et expériences : trouver sa voix propre et l'inter-relier », *Injustices épistémiques*.
- FISHER Berenice & TRONTO Joan C. (1991), « Toward a feminist theory of care », ABEL Emily et NELSON Margaret K.(dir.), *Circles of Care: Work and Identity in Women's Lives*, 36-54.
- GARDNER Carol Brooks (1995), « Passing By: Gender and Public Harassment », University of California Press.
- GAROSCIO Anthony (2006), « Représentations sociales de l'insécurité en milieu urbain », *Les cahiers internationaux de psychologie sociale*, (1), 33-46.
- GILOW Marie (2015), « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : Perceptions et stratégies », *Brussels Studies*, La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles/Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel/The Journal of Research on Brussels.
- GILOW Marie (2018), « La course quotidienne des mères travailleuses. Réflexions sur le travail domestique mobile », In M. Navarre & G. Ubbiali (Eds.), *Le genre dans l'espace public. Quelle place pour les femmes ?*, 117-142.
- GOBLET Margot & GLOWACZ Fabienne (2018), « Le harcèlement sexuel dans l'espace public : De l'indifférence à l'intolérance au risque de criminalisation », *Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique et Scientifique*, 71(4).
- GRANIÉ Marie-Axelle (2008), « Socialisation différenciée au risque : influence de l'identité sexuée sur le rapport au risque et à la règle », In Marie-Axelle Granié (dir.), *Genre, Risques, Éducation, Socialisation (GENRES)*, 13.
- HAMEL Christelle, DEBAUCHE Alice, BROWN Elizabeth, *et al.* (2016), « Viols et agressions sexuelles en France : premiers résultats de l'enquête Virage », *Population sociétés*, 538(10), 1-4.
- HANCOCK Claire (2018), « La ville, les espaces publics... et les femmes », *Les Cahiers du Développement Social Urbain*, 67(1), 11-13.
- HARDING, Sandra (1987), « Feminism and Methodology: Social Science Issues », Indiana University Press.

HARDING Sandra (1993), « Rethinking standpoint epistemology. What is strong objectivity? », In *Feminist Epistemologies*, New York and London: Routledge, 49-82.

HELD Martin, SCHINDLER Jörg & LITMAN Todd (2015), « Cycling and active mobility – establishing a third pillar of transport policy », In *Cycling Futures*, Routledge, 209-226.

HÉRAN Frédéric (2014), « Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050 », La Découverte.

HUSTON Nancy (1980), « Dire et interdire : Éléments de jurologie », Paris, Payot.

JASPARD Maryse & L'ÉQUIPE ENVEFF (2001), « Nommer et compter les violences envers les femmes : une première enquête nationale en France », *Population & sociétés*, (1), 1-4.

KAUFMANN Vincent (2014), « Mobility as a Tool for Sociology », *Sociologica*, 8(1).

LAGORGETTE Dominique & LARRIVÉE Pierre (2004), « Interprétation des insultes et relations de solidarité », *Langue française*, (4), 83-103.

LAPALUD Pascale, BLACHE Chris & ROUSSEL-RICHARD Lucie (2016), « Le droit à la flânerie : Genre et Ville 1 », *Les cahiers de la LCD, Lutte Contre les Discriminations*, 1(1), 34-57.

LEBUGLE MOJDEHI Amandine (2018), « Stéréotypes de genre et sexisme : principaux registres d'insultes dans les espaces publics », *Cahiers du genre*, (2), 169-191.

LE GUENNIC Thomas (2012), « Pascale Molinier, Le travail du *care* », *Lectures*.

LERAY Frédéric & SÉCHET Raymonde (2013), « Les mobilités sous contraintes des mères seules avec enfant(s) : Analyse dans le cadre de la Bretagne (France) », *Mobilités et modes de vie : vers une re-composition de l'habiter*, 69-88.

LEROY Stéphane (2010), « « Bats-toi ma sœur ». Appropriation de l'espace public urbain et contestation de la norme par les homosexuels. L'exemple de la Gay Pride de Paris », *Métropoles*, (8).

LIEBER Marylène (2002), « Femmes, violences et espace public : une réflexion sur les politiques de sécurité », *Lien social et Politiques*, (47), 29-42.

LIEBER Marylène (2008), « Genres, violences et espaces publics, la vulnérabilité des femmes en questions », *Presses de Sciences Po*.

LIEBER Marylène (2011), « Le sentiment d'insécurité au prisme du genre. Repenser la vulnérabilité des femmes dans les espaces publics », *Métropolitiques*, 5 décembre 2011.

LUXEMBOURG Corinne (2018), « Espaces publics et déplacements à Gennevilliers. Une expérience d'intervention urbaine participative », *Le genre dans l'espace public : quelle place pour les femmes*, 23-62.

LUXEMBOURG Corinne (2018), « Solitudes : Spatialités et temporalités du genre », *Géographie et cultures*, (108), 197-232.

MANSOOR Umer, KASHIFI Mohammad Tamim, SAFI Fazal Rehman, *et al.* (2022), « A review of factors and benefits of non-motorized transport: A way forward for developing countries », *Environment, Development and Sustainability*, 24(2), 1560-1582.

MEZA-DE-LUNA Maria-Elena & GARCIA-FALCONI Sulima (2015), « Adolescent street harassment in Querétaro, Mexico », *Affilia*, 30(2), 158-169.

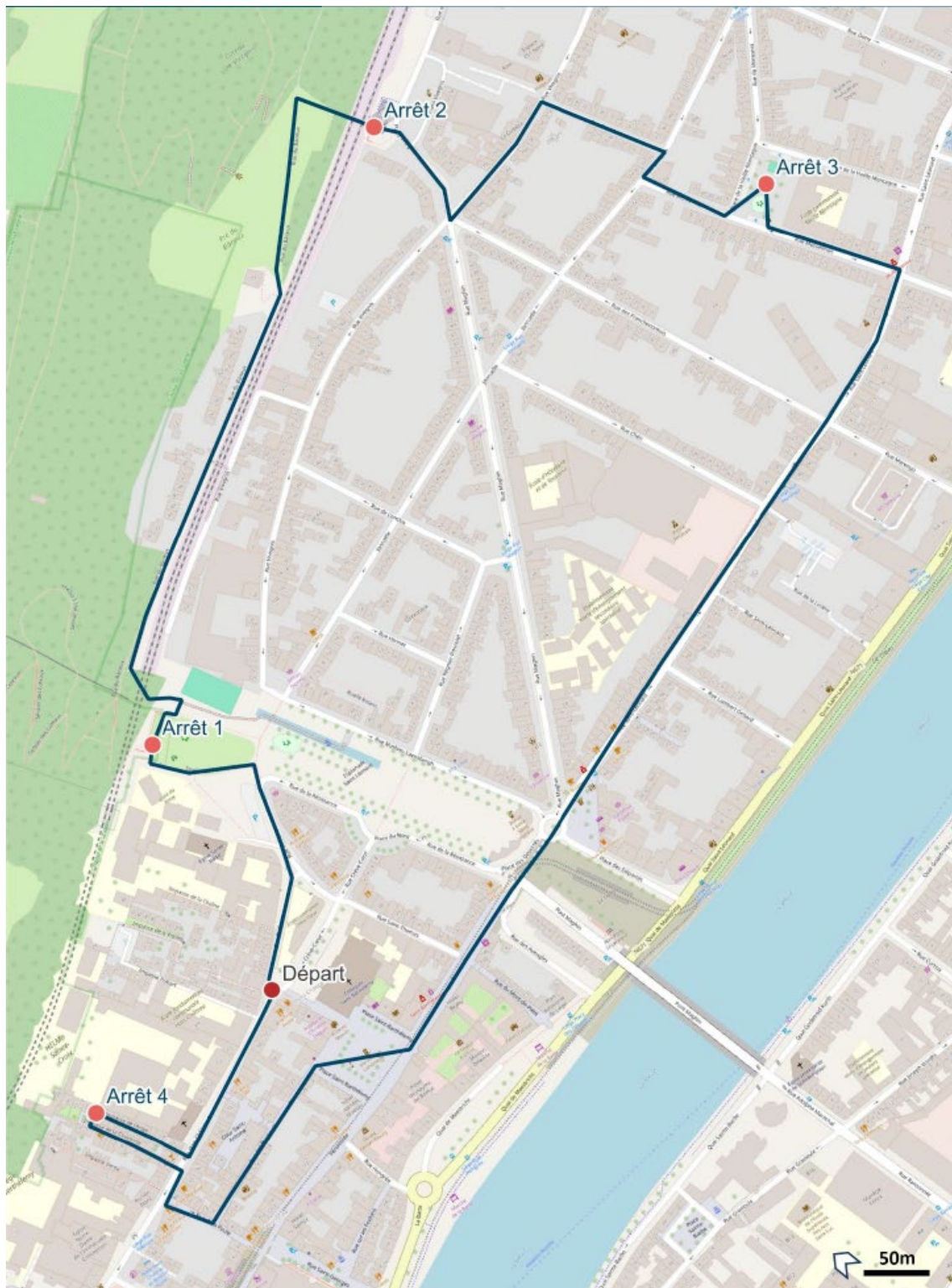
PUIG DE LA BELLACASA Maria (2013), « Politiques féministes et construction des savoirs – Penser nous devons ! », Paris, L'Harmattan.

- RAIBAUD Yves (2015), « Durable mais inégalitaire : la ville », Travail, genre et sociétés, (1), 29-47.
- RAIBAUD Yves (2015), « La ville faite par et pour les hommes », Belin.
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA Inés (2013), « Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transport », In Fair Shared Cities : The Impact of Gender Planning in Europe, Routledge, 33-48.
- SAYAGH David (2017), « Construction sociospatiale de capacités sexuées aux pratiques urbaines du vélo », In Les Annales de la Recherche Urbaine.
- SCHEINER Joachim & HOLZ-RAU Christian (2017), « Women's Complex Daily Lives: A Gendered Look at Trip Chaining and Activity Pattern Entropy in Germany », Transportation, 44, 117-138.
- STEINBACH Rebecca, GREEN Judith, DATTA Jessica, *et al.* (2011), « Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices », Social Science & Medicine, 72(7), 1123-1130.
- SWIM Janet K., HYERS Lauri L., COHEN Laurie L., *et al.* (2001), « Everyday sexism: Evidence for its incidence, nature, and psychological impact from three daily diary studies », Journal of Social issues, 57(1), 31-53.
- TILLOUS Marion (2020), « Quels facteurs limitent la mobilité des femmes ? Contrôle spatial au sein du couple et pratique des espaces publics », Les sens de la ville. Pour un urbanisme de la vie quotidienne.
- TILLOUS Marion (2022), « Espace, genre et violences conjugales. Ce que révèle la crise de la Covid-19 », Vincennes (Presses universitaires de).
- VAN ENIS Nicole (2016), « La place des femmes dans l'espace public, seulement une question d'aménagement du territoire ? », Barricade.
- VILLENEUVE Paul (1998), « Review of [Coutras, Jacqueline (1996) Crise urbaine et espaces sexués. Paris, Armand Colin et Masson (Coll. « Références »), 156 p.(ISBN 2-200-01374-4).] », Cahiers de géographie du Québec, 42(116), 302-303.

Annexes

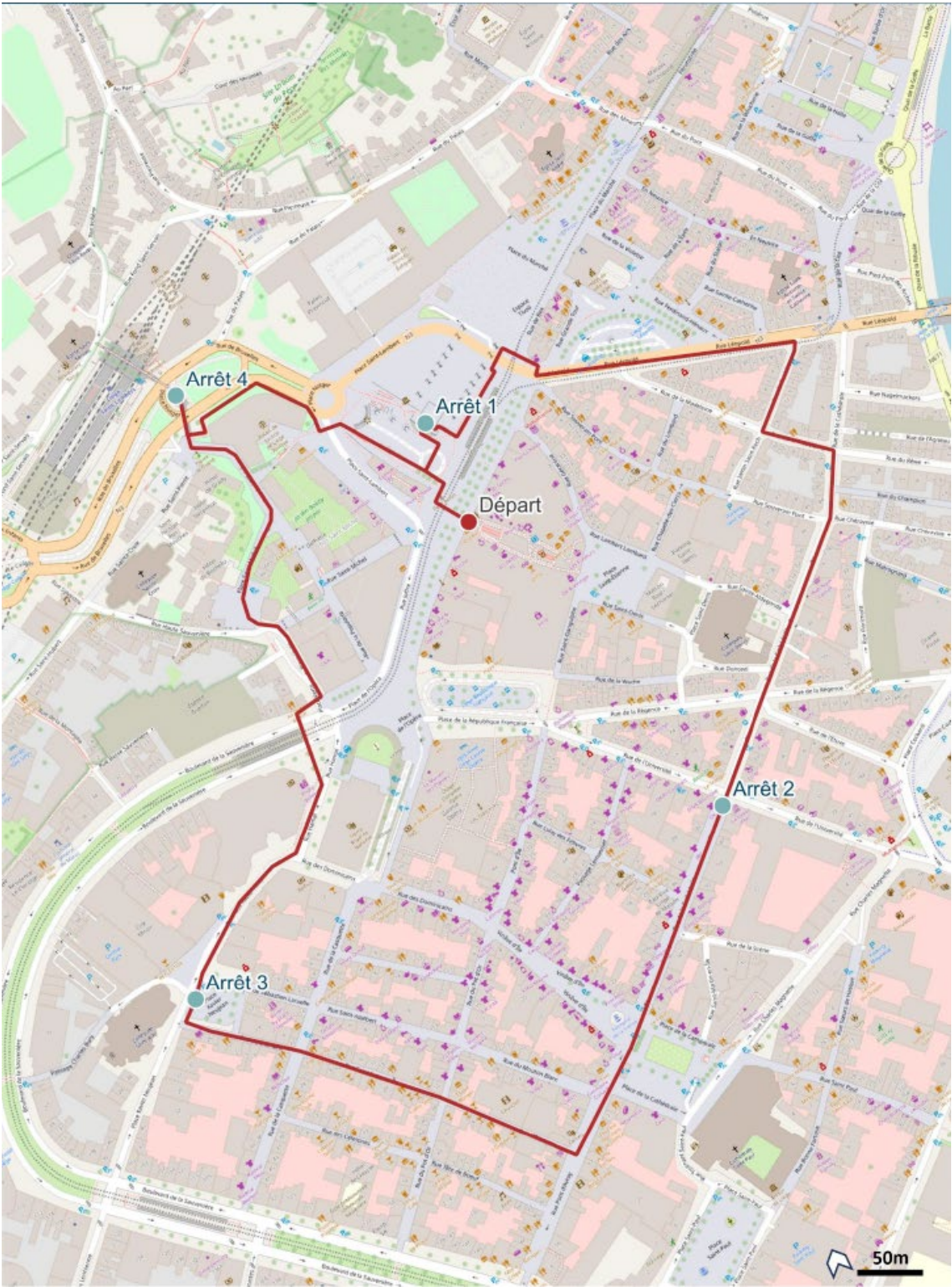
ANNEXE A : PARCOURS RÉALISÉS LORS DES MARCHES EXPLORATOIRES

Figure 1 : Liège - Parcours 1 - Trajet au départ et à l'arrivée de la Place Crève-Cœur



Source : Tous à Pied

Figure 2 : Liège - Parcours 2 - Trajet au départ et à l'arrivée de la Place Saint-Lambert



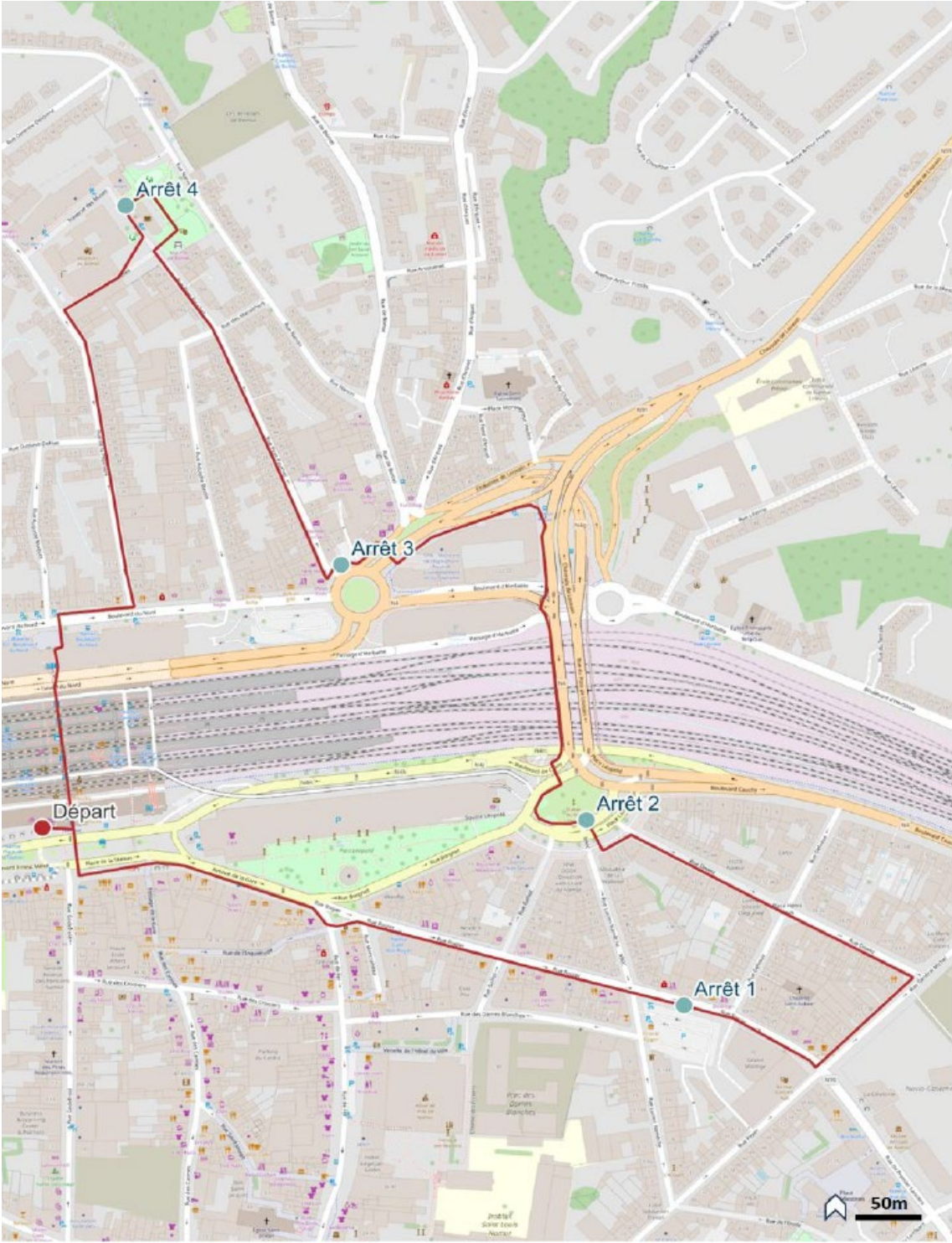
Source : Tous à Pied

Figure 3 : Namur - Parcours 1 - Trajet au départ et à l'arrivée de la Gare de Namur



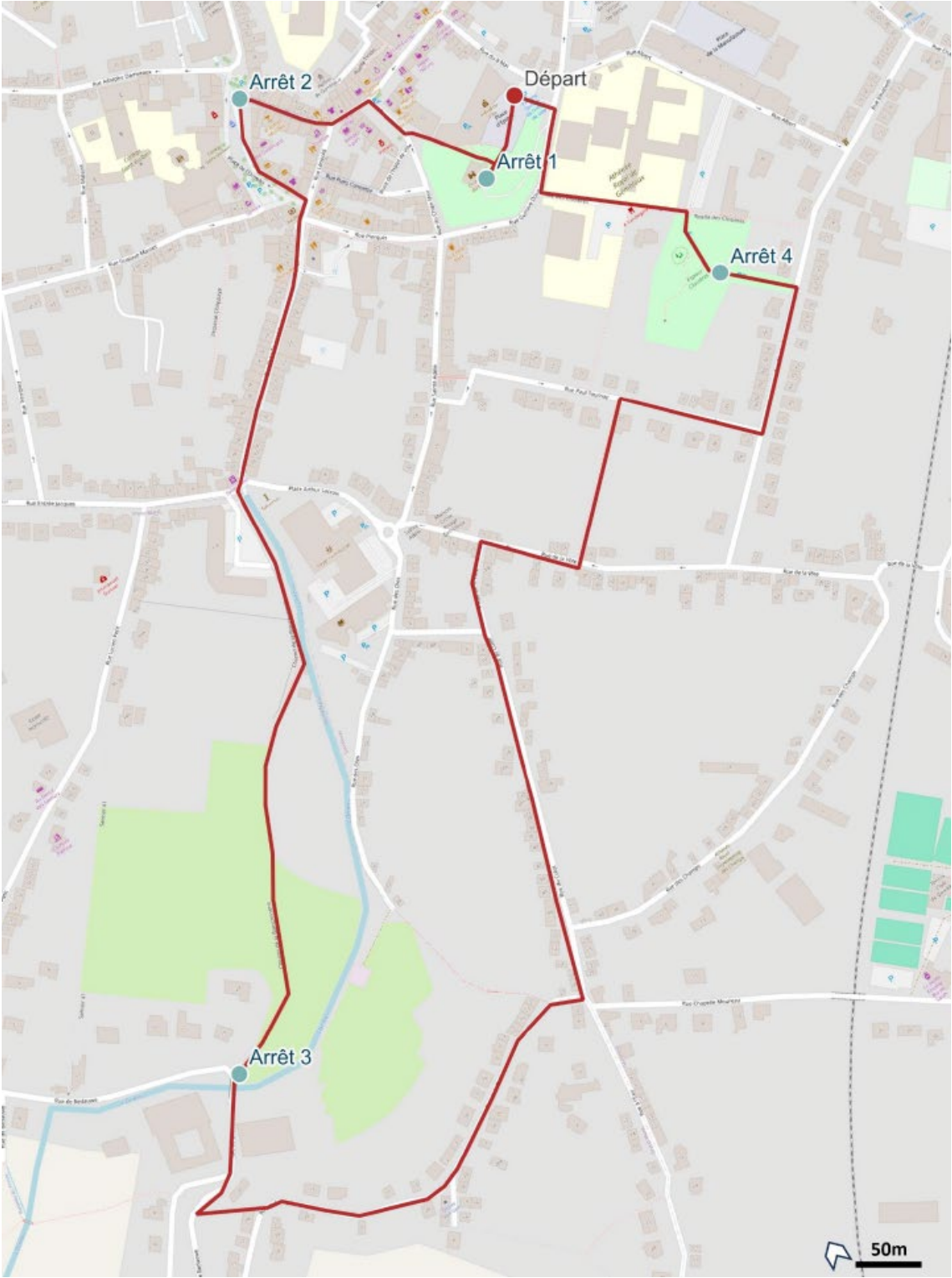
Source : Tous à Pied

Figure 4 : Namur - Parcours 2 - Trajet au départ et à l'arrivée de la Gare de Namur



Source : Tous à Pied

Figure 5 : Gembloux - Parcours 2 - Trajet au départ et à l'arrivée de la Place d'Épinal

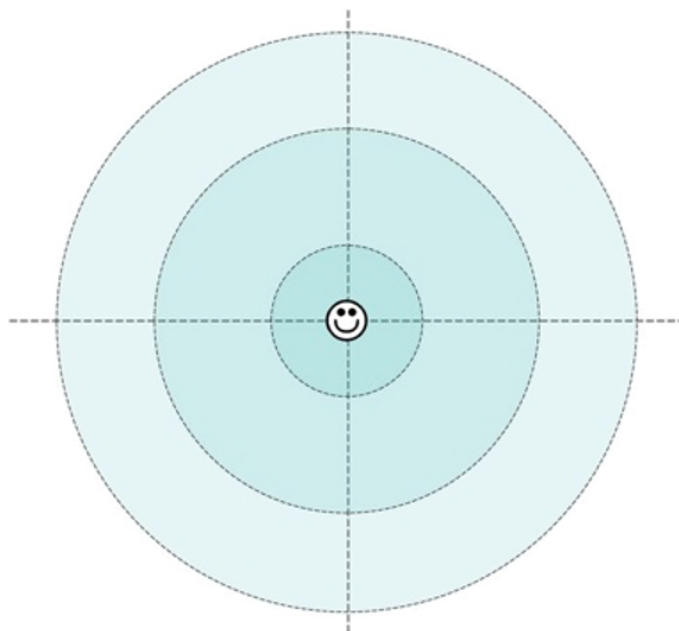


Source : Tous à Pied

ANNEXE B : ATELIER EVALUATION CIBLE - PARCOURS À VÉLO EXPLORATOIRES

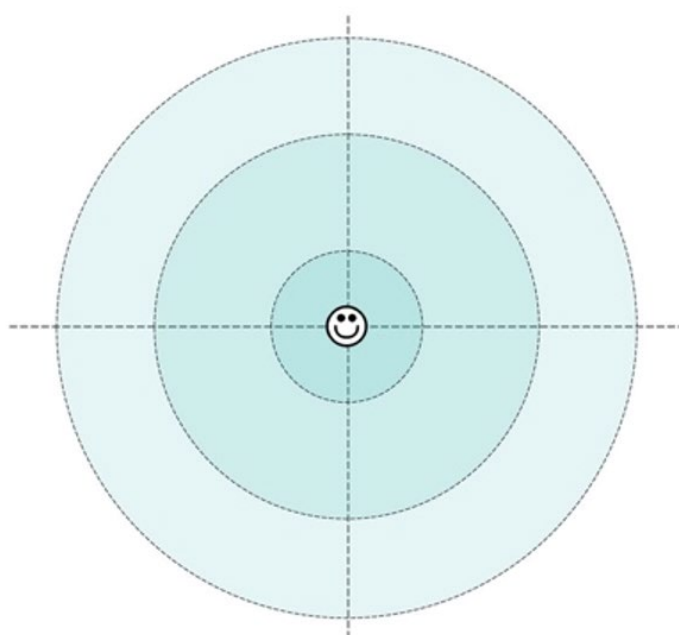
Indiquer votre niveau d'accord ou de désaccord sur la cible ci-dessous

**Le fait de rouler sur des itinéraires très fréquentés par d'autres cyclistes
augmenterait mon sentiment de sécurité à vélo.**



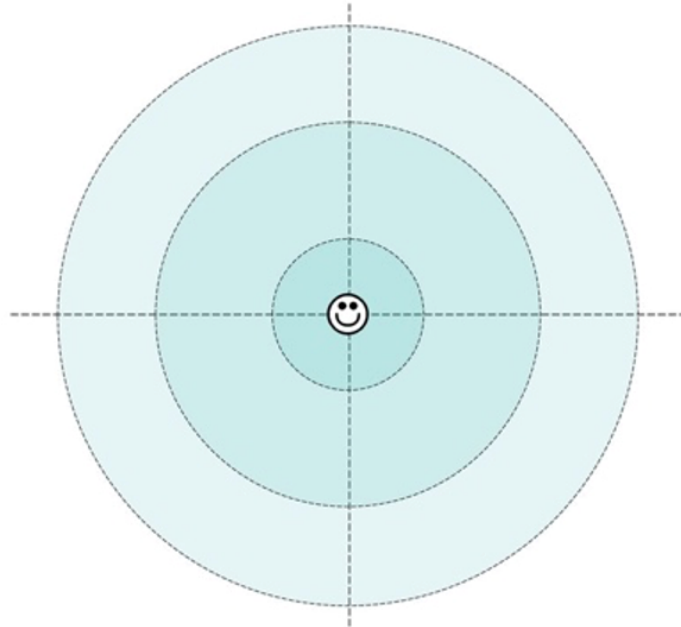
Indiquer votre niveau d'accord ou de désaccord sur la cible ci-dessous

Faire du vélo **en groupe me procure un plus grand sentiment de sécurité.**



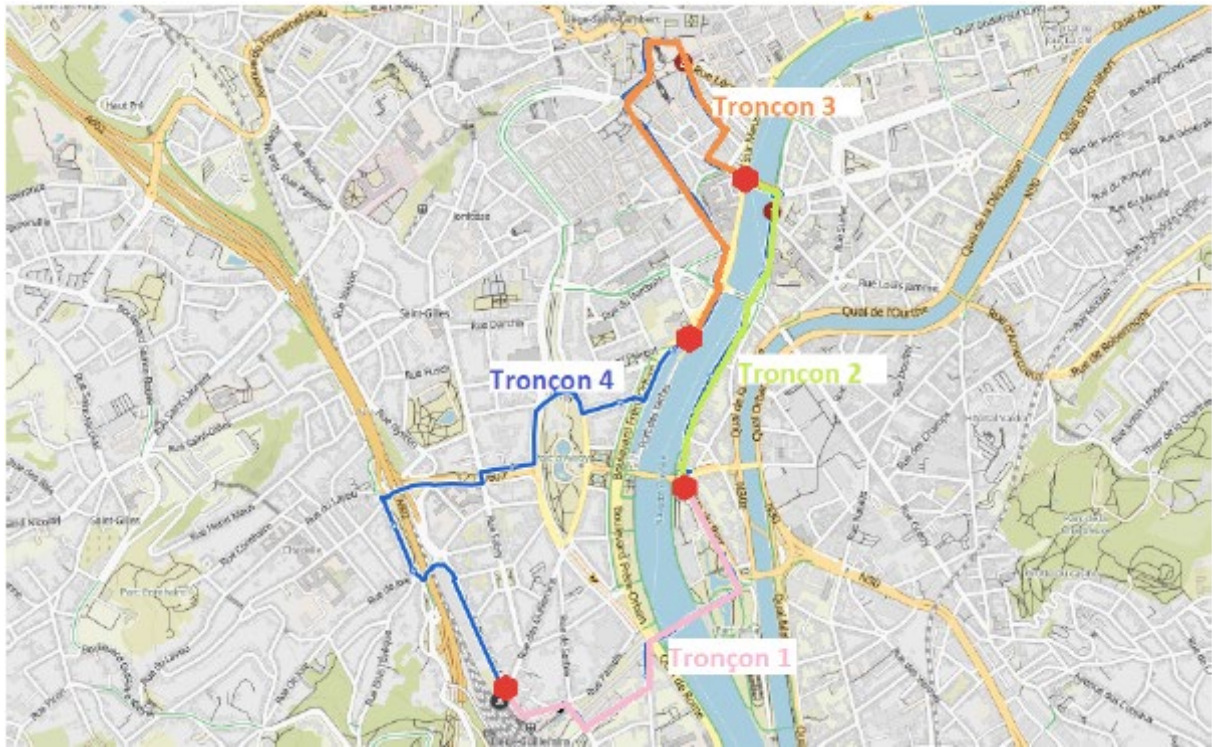
Indiquer votre niveau d'accord ou de désaccord sur la cible ci-dessous

Si j'avais la possibilité d'utiliser **un vélo électrique**, je me sentirais plus **en confiance** pour traverser certains endroits, parcourir certaines routes ou me déplacer dans la circulation.



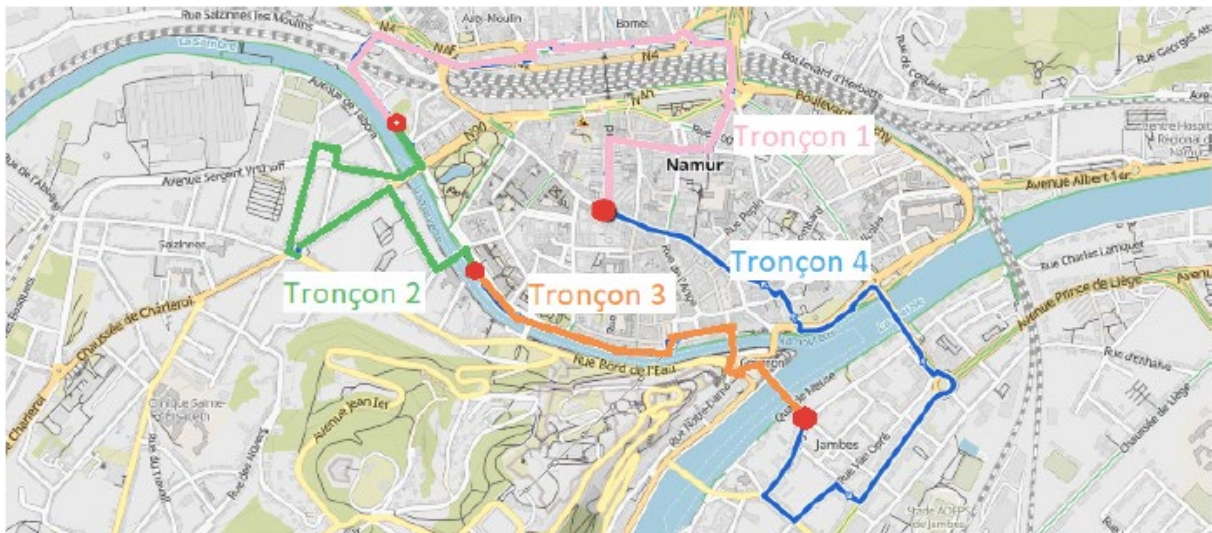
ANNEXE C : PARCOURS RÉALISÉS LORS DES BALADES À VÉLO EXPLORATOIRES

Figure 6 : Liège - Trajet au départ et à l'arrivée de la Gare de Liège-Guillemins



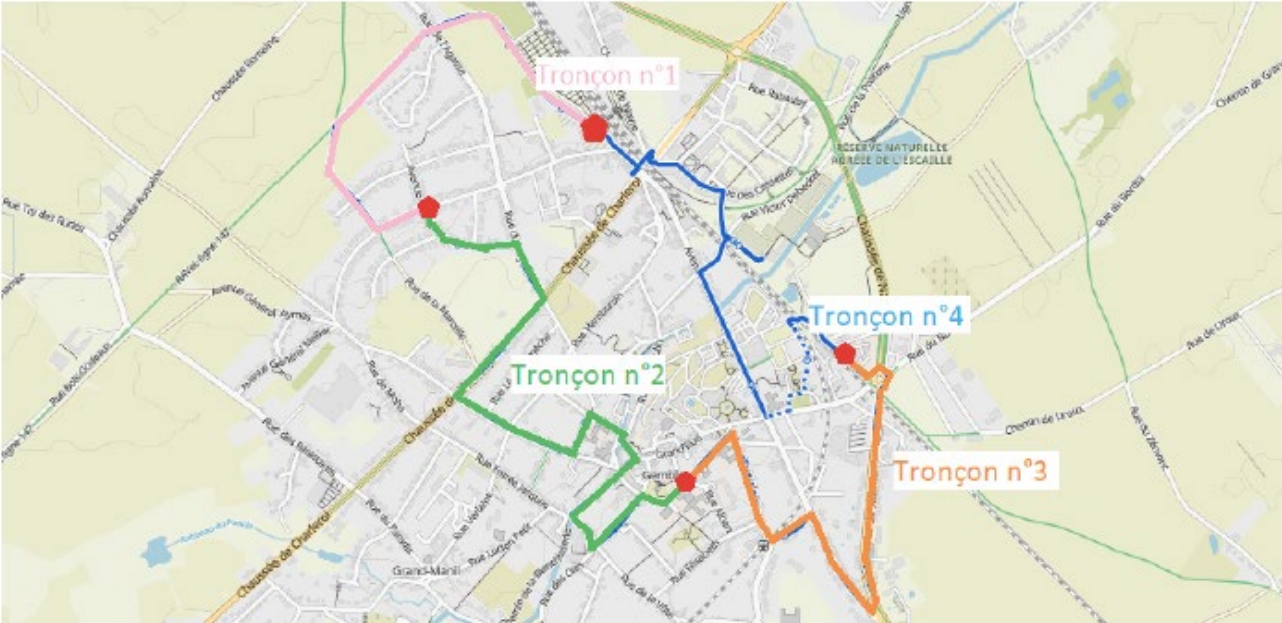
Source : Pro Velo

Figure 7 : Namur - Trajet au départ et à l'arrivée de la rue Godefroid n°22



Source : Pro Velo

Figure 8 : Gembloux - Trajet au départ et à l'arrivée de la Gare de Gembloux



Source : Pro Velo



L'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS) est un institut scientifique public d'aide à la prise de décision à destination des pouvoirs publics. Autorité statistique de la Région wallonne, il fait partie, à ce titre, de l'Institut Interfédéral de Statistique (IIS) et de l'Institut des Comptes Nationaux (ICN). Par sa mission scientifique transversale, il met à la disposition des décideurs wallons, des partenaires de la Wallonie et des citoyens, des informations diverses qui vont des indicateurs statistiques aux études en sciences économiques, sociales, politiques et de l'environnement. Par sa mission de conseil stratégique, il participe activement à la promotion et la mise en œuvre d'une culture de l'évaluation et de la prospective en Wallonie.

Plus d'infos : <https://www.iweps.be>



2024