

# DES PARCOURS DE COMBATTANTES ?

ÉTUDE 2018

fps

# TABLE DES MATIÈRES

**5 NOTE PRÉAMBULE**

**6 SOPHIE** « LEUR PÈRE QUI LES CONDUIT TOUS LES MATINS EN VOITURE »

- LA DÉTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE
- LA CONDUITE D'UNE VOITURE
- > NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
- > NOS REVENDICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ

**8**

**12** « EN ROUTE POUR LA PREMIÈRE ÉTAPE DE SON PÉRIPE... »

- LE CHAÎNAGE DES DÉPLACEMENTS
- DES HORAIRES DE DÉPLACEMENT DIFFÉRENTS
- DE PLUS FAIBLES DISTANCES PARCOURUES
- > NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
- > NOS REVENDICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ

**16** « COMME D'HABITUDE, PERSONNE POUR L'AIDER À HISSER LA POUSSETTE À L'INTÉRIEUR... »

- SE DÉPLACER AVEC DES ENFANTS : LE CONCEPT DU « CORPS AGRANDI »
- L'ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE
- > NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

**23** « ELLE VA DEVOIR SE SERRER LA CEINTURE DANS LES SEMAINES QUI VIENNENT »

- > NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
- > NOS REVENDICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ

**26 FATIMA** « IL N'EN PASSE QU'UN PAR HEURE »

- > NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

**28**

**30** « LA SEULE AUTRE OPTION EST DE COMMANDER L'ABONNEMENT EN LIGNE »

- L'ACCESSIBILITÉ AUX SUPPORTS D'INFORMATIONS
- L'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES
- L'ACCESSIBILITÉ AUX CONTENUS
- > NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

**55** « DANS LA MAJORITÉ DES CAS, PERSONNE N'A ENVIE DE S'INTERPOSER »

- LA SENSIBILISATION DU PERSONNEL, ENCORE MAJORITAIREMENT MASCULIN
- > NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

**48** « TANT PIS, ELLE MARCHERA UN PETIT PEU PLUS »

- L'INSÉCURITÉ AUX ARRÊTS ET DANS LES TRANSPORTS
- LA MISE EN PLACE D'ADAPTATIONS ET DE TECHNIQUES D'ÉVITEMENT
- > NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
- > NOS REVENDICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ

**38** « HÉ MADemoiselle ! »

- LE HARCÈLEMENT SEXISTE ET/OU SEXUEL DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN
- LE PHÉNOMÈNE DES « FROTTEURS »
- DES ACTIONS CONCRÈTES MENÉES PAR LES OPÉRATEURS DE TRANSPORT BELGES
- DE NOMBREUSES INITIATIVES INSTITUTIONNELLES À L'ÉTRANGER
- > NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
- > NOS REVENDICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ

**36 SARAH**

**34** « SON VOISIN QUI DÉPASSE ALLEGREMENT SUR SON SIÈGE »

- > NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
- > NOS REVENDICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ

**60 CONCLUSIONS**

**62 BIBLIOGRAPHIE**

● Fanny Colard,  
Secrétariat général des FPS  
Animatrice chargée d'études  
fanny.colard@solidaris.be

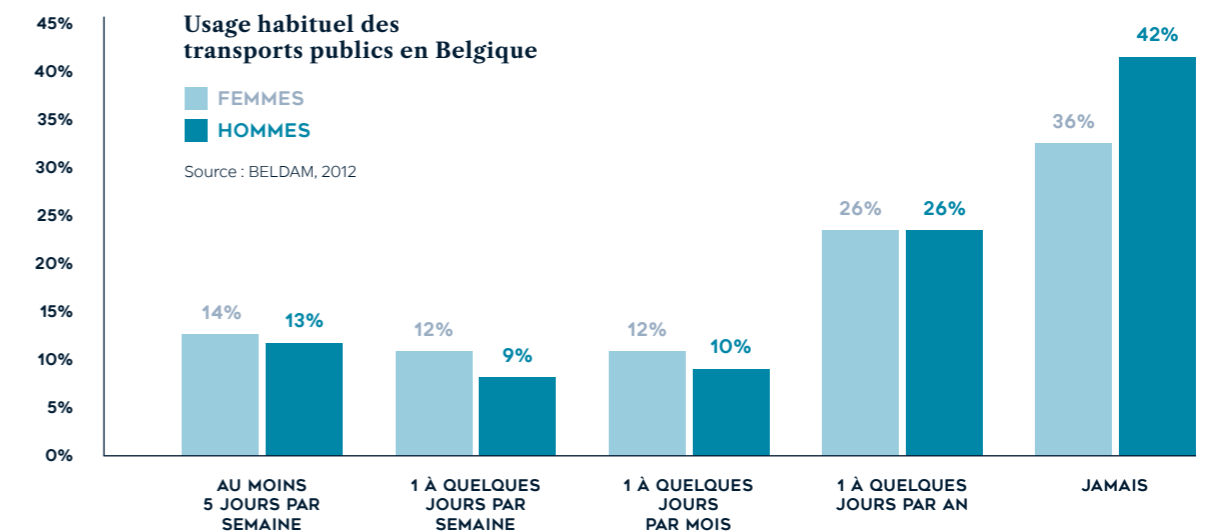
Un grand merci à Christine Bourdeauducq et Nathalie De Wispelaere, de l'Association socialiste de la Personne handicapée (ASPH), pour leurs précieux conseils.

Editrice responsable : Xénia Maszowez,  
Place St-Jean, 1-2, 1000 Bruxelles.  
Tel : 02/515.04.01

## NOTE PRÉAMBULE

La mobilité est un aspect fondamental de la vie quotidienne, indispensable pour l'émancipation et l'autonomie de chacun-e. Des enjeux sociologiques, économiques et environnementaux y sont également liés. S'il est nécessaire que l'écologie soit une lutte transversale à l'ensemble de la société<sup>1</sup>, la mobilité est l'un des domaines placés au centre de la réflexion. La remise en cause du « toutàlavoiture » au profit de mobilités collectives, partagées et/ou douces se fait de plus en plus prégnante : des critères écologiques peuvent donc aussi influencer les choix de mobilité. Il en va de même pour les rôles genrés traditionnellement présents dans nos sociétés : les femmes se déplacent de manière différente des hommes. Les statistiques<sup>2</sup> démontrent que dans l'ensemble de l'Union européenne, 59% des femmes utilisent quotidiennement les transports en commun, contre 42% des hommes. Les chiffres belges<sup>3</sup> reflètent aussi cette réalité, bien qu'avec un plus faible écart.

Or, les femmes utilisent les transports en commun de manière spécifique, qui ne correspond pas nécessairement à la façon dont ces transports sont pensés et organisés. Pour mettre en lumière ces spécificités, nous avons choisi d'évoquer dans cette étude l'utilisation des transports en commun par les femmes au travers de trois récits. Ceux-ci ont été construits de manière fictive mais s'appuient sur des constats issus de diverses sources (témoignages, ouvrages, études, etc.). Cette méthode nous permet une approche originale et plus globale de la question. C'est sur base de ces tranches de vie de femmes « cumulant les embûches » que nous développerons des constats et proposerons nos revendications, recouvrant le plus de situations différentes possibles. Trois récits fictifs, trois femmes, trois utilisations différentes des transports en commun et nombre d'obstacles sur leur parcours, montrant que la mobilité gagnerait à être pensée de manière plus inclusive et égalitaire.



<sup>1</sup> Pour plus d'informations, voir Rosine HERLEMONT, *Écoféminisme et écosocialisme. Les femmes au cœur du changement ?*, Étude FPS, 2017.

<sup>2</sup> Inge VAN DER STIGHELEN et Eline HUYGENS, *Gender en mobiliteit, literatuurstudie*, Bruxelles, mars 2015, p. 9.

<sup>3</sup> Eric CORNELIS et al., *La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELdam (Belgian Daily Mobility)*, Bruxelles, 2012, Figure 20, p. 52.



SOPHIE

## SOPHIE

**07H09.** Sophie est en retard, et elle le sait. Si elle ne sort pas de chez elle dans moins de deux minutes, son bus partira sans elle et le programme minuté de toute sa journée sera chamboulé. Comme tous les matins d'une semaine sur deux. Les enfants ont eu du mal à se réveiller et sont particulièrement difficiles. Entre la petite qui fait ses dents et le « grand » qui refuse de mettre ses chaussures, c'est un matin sportif. Un de plus.

**07H13.** Tout le monde est enfin habillé et prêt à sortir. Sophie garde un espoir. Peut-être qu'aujourd'hui le bus aura un peu de retard ? Elle claque la porte et s'aventure sous la pluie, la petite dans la poussette, le grand sur le plateau arrière.

C'est en arrivant au coin de la rue que Sophie voit son bus passer. C'est désormais officiel, elle sera en retard à sa réunion. Mais avec le bus suivant, les enfants seront tout de même à l'heure à la crèche et à l'école, c'est déjà ça. Ils arrivent à l'arrêt et se mettent au sec. Heureusement, un abribus a enfin été installé. Des années que les riverains le réclamaient ! C'est avec un soupir de soulagement que Sophie voit le bus suivant arriver. L'attente n'a pour une fois pas été trop longue, mais pas reposante pour autant : prévenir son supérieur de son retard en empêchant son fils de sauter dans les flaques est un réel défi. Une fois le bus à l'arrêt, Sophie fait monter son fils. Comme d'habitude, personne pour l'aider à hisser la poussette à l'intérieur...

Elle scanne son abonnement. Elle va bientôt devoir le renouveler. Pile le mois où le frigo a rendu l'âme... Elle va devoir se serrer la ceinture dans les semaines qui viennent, mais elle commence à en avoir l'habitude. Sophie se fraie un chemin dans le bus déjà

bien rempli. Elle sait qu'il y a habituellement moins de monde dans le précédent. Deux poussettes se trouvent déjà sur l'emplacement prévu à cet effet. Sophie est donc contrainte de rester dans le couloir, même si elle sait qu'elle gênera à chaque arrêt celles et ceux qui veulent descendre.

La voilà en route pour la première étape de son périple : l'école maternelle. En chemin, Sophie réfléchit à son organisation. En arrivant plus tard au travail, elle devra décaler sa journée. Elle ira donc au supermarché après avoir récupéré les enfants. Elle qui pensait pouvoir aller calmement au magasin près du bureau... Mentalement, elle dresse la liste des indispensables à acheter tout à l'heure.

Le bus dépasse la gare où elle viendra prendre son train dès que les petits seront déposés. Son trajet serait tellement plus simple et confortable si elle ne devait pas revenir sur ses pas... Elle se demande quel est le quotidien de ses enfants la semaine où ils sont chez leur père. Leur père qui les conduit tous les matins en voiture... Sophie a déjà envisagé d'économiser pour s'acheter une voiture. Mais sa situation financière ne le lui permet pas pour l'instant.

L'école est en vue, Sophie chasse ses idées noires et fait descendre tout le monde du bus sans encombre. Une fois son fils déposé, elle se dirige à pied vers la crèche. Heureusement qu'elle a pu avoir une place dans la crèche la plus proche de l'école, sinon sa journée aurait débuté encore plus tôt. Dès que la petite est dans les bras de la puéricultrice, Sophie change radicalement de rythme pour éviter de creuser encore son retard...



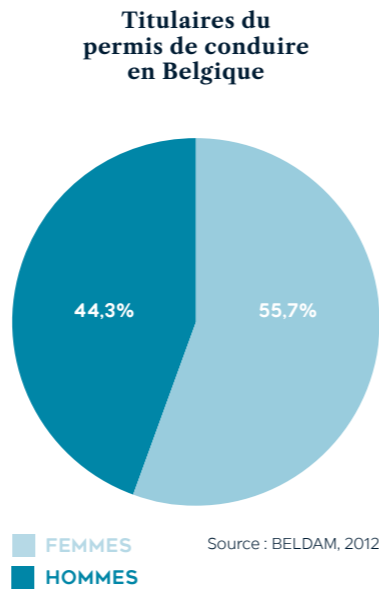
## « LEUR PÈRE QUI LES CONDUIT TOUS LES MATINS EN VOITURE »

Si les femmes sont majoritaires à utiliser les transports en commun, il faut constater que les hommes sont, à l'inverse, plus nombreux à se déplacer en voiture. Si les stéréotypes de genre ont certainement un rôle dans ce phénomène (comme le célèbre dicton « femme au volant, mort au tournant »), des éléments d'ordre financier et professionnels doivent également être pris en compte.

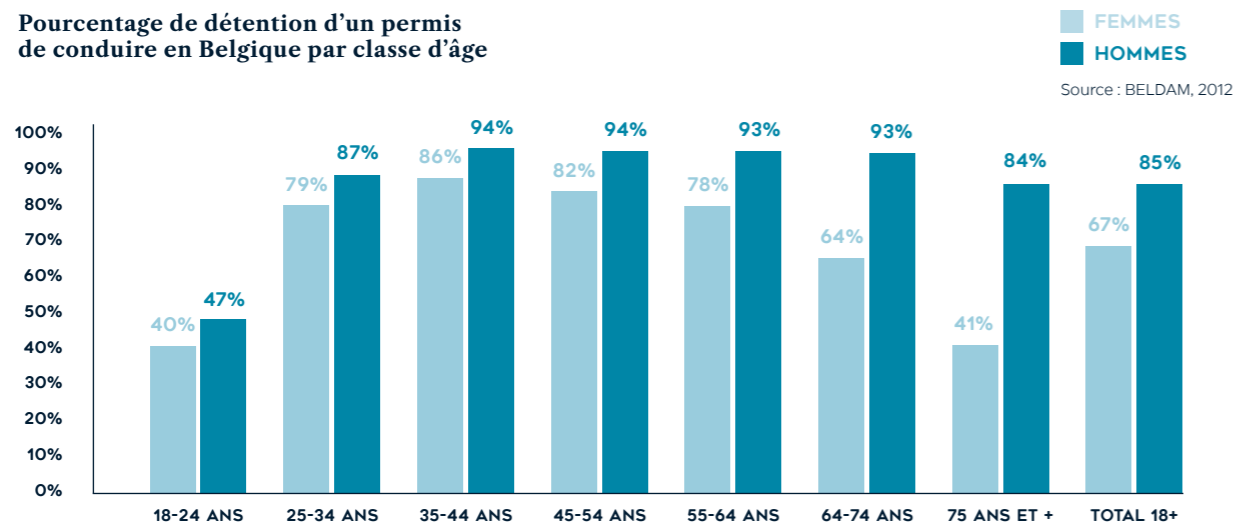
### LA DÉTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE

Tout d'abord, les statistiques<sup>4</sup> démontrent que **les hommes disposent plus souvent d'un permis de conduire que les femmes**. En Belgique, 56,7% des titulaires de permis de conduire sont des hommes contre 44,3% des femmes.

Lorsqu'on observe le pourcentage de personnes titulaires d'un permis de conduire en Belgique, on constate que pour chaque tranche d'âge, les hommes sont majoritaires. Ainsi, 85,2% des hommes de plus de 18 ans disposent d'un permis contre 67,6% des femmes.

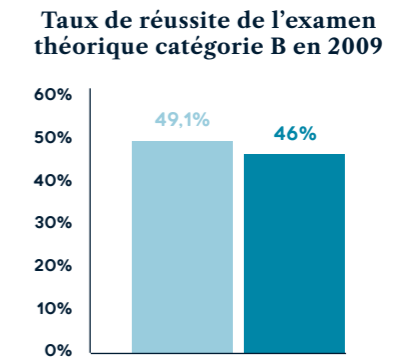
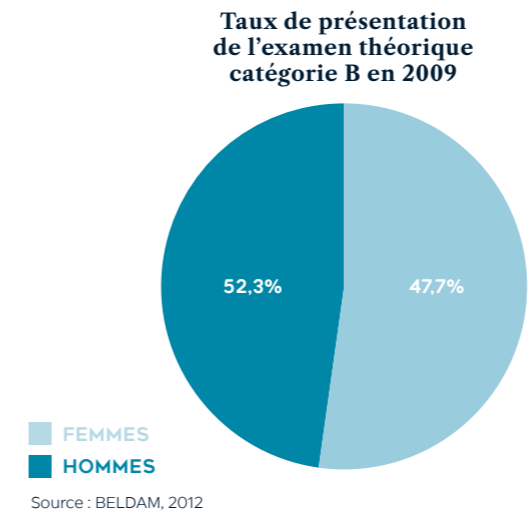


### Pourcentage de détention d'un permis de conduire en Belgique par classe d'âge

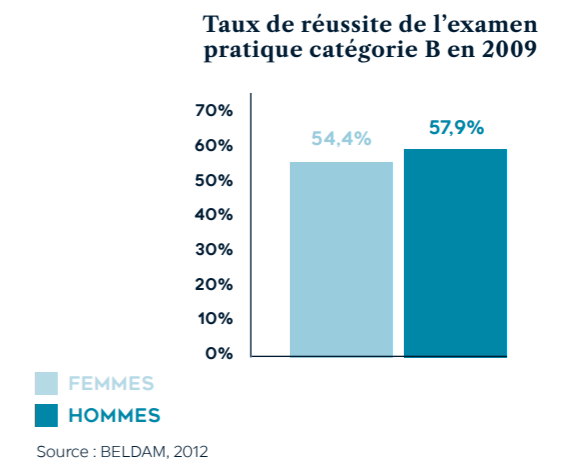
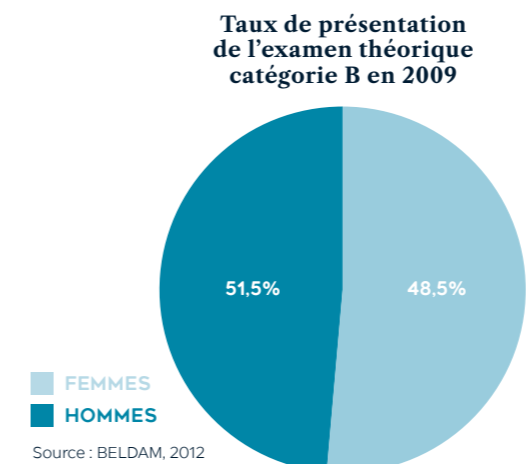


<sup>4</sup> Eric CORNELIS et al., *La mobilité en Belgique en 2010... op. cit.*, p. 74.

Si l'écart tend à diminuer chez les plus jeunes, les chiffres restent parlant : actuellement, **la majorité des personnes présentant les examens du permis de conduire (voiture, donc catégorie B) restent des hommes**. En 2009, les hommes étaient environ 5% plus nombreux que les femmes à présenter l'examen théorique, un écart relativement stable par rapport aux années précédentes<sup>5</sup>. On constate par contre qu'un plus grand taux de femmes réussissent le théorique.



Les femmes restent également moins nombreuses à présenter le permis pratique, environ 3% de moins que les hommes<sup>6</sup>. Mais contrairement au théorique, elles sont également moins nombreuses à le réussir. L'écart entre femmes et hommes possédant le permis définitif continue donc à se creuser.



<sup>5</sup> Groupement des Entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA), *Statistiques permis de conduire & contrôle technique 2009*, Bruxelles, 2010, p.8

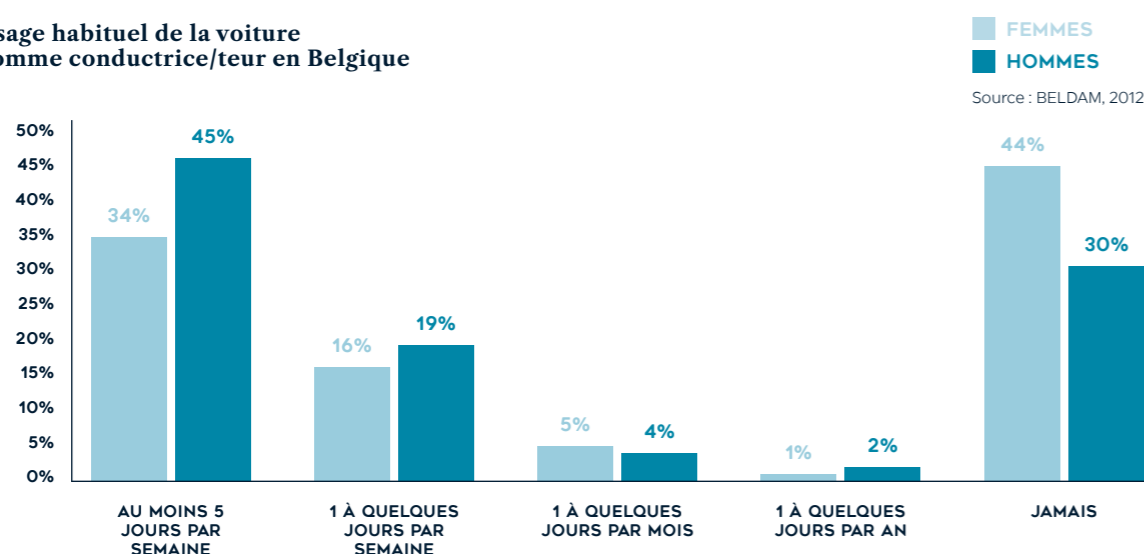
<sup>6</sup> Ibid.

La question de l'**accessibilité financière du permis de conduire** doit également être évoquée. Si certains tarifs réduits sont proposés par les auto-écoles, par exemple aux personnes en recherche d'emploi, le tarif plein reste peu accessible au plus grand nombre<sup>7</sup>. Les femmes ayant, en moyenne, des revenus moins élevés que les hommes en sont d'autant plus impactées.

## LA CONDUITE D'UNE VOITURE

Sans grande surprise, les chiffres<sup>8</sup> démontrent que les automobilistes sont majoritairement des hommes. Comme le montre le graphique ci-dessous, **les hommes sont globalement plus nombreux à conduire que les femmes**. Ce constat est récurrent quelle que soit la fréquence habituelle d'utilisation, à une exception près (« 1 à quelques jours par mois »).

### Usage habituel de la voiture comme conductrice/teur en Belgique



Or, la majorité des ménages belges (55%) ne disposent que d'un seul véhicule<sup>9</sup>. Le croisement de ces données nous permet de considérer sans peine que **les femmes disposent moins souvent d'un véhicule que les hommes**. Il n'est donc pas étonnant de constater qu'elles adoptent un autre type de mobilité, notamment en utilisant plus massivement les transports en commun que les hommes.

En disant que les femmes disposent moins souvent d'une voiture que les hommes, un autre élément entre en ligne de compte : **les véhicules liés à des prestations professionnelles**. Nous distinguons ici deux types

<sup>7</sup> C'est pourquoi d'autres types de services, proposant des tarifs moindres, sont proposés en parallèle des auto-écoles agréées. C'est notamment le cas de la mutualité Solidaritas qui, via son ASBL DriveMut, offre à ses affilié-e-s une assistance pour l'apprentissage de la conduite d'une voiture (tant théorique que pratique), dans un esprit de prévention, de sécurité routière et de responsabilisation des conductrices/teurs. Pour plus d'informations, voir [www.solidaris.be](http://www.solidaris.be).

<sup>8</sup> Eric CORNELIS et al., *La mobilité en Belgique en 2010...* op. cit., p. 61.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 34.

de véhicules : les utilitaires légers et les voitures de société ou de fonction.

Les véhicules utilitaires légers sont dans de nombreux cas liés à des professions encore fort masculines, telles que les métiers de la construction, de la livraison ou encore de prestations de services divers tels que des locations de matériel, des traiteurs, etc. Un constat similaire se pose avec les voitures de société ou de fonction. En Belgique, elles représentent 8% des voitures en circulation<sup>10</sup>. Traditionnellement liées à des postes à plus hautes responsabilités, elles restent majoritairement détenues par des hommes, ceux-ci occupant des fonctions hiérar-

chiquement plus élevées que les femmes. C'est le phénomène qu'on appelle le **plafond de verre**. Les employé-e-s à **temps partiel**, qui sont majoritairement des femmes<sup>11</sup>, bénéficient également moins fréquemment de voitures de société que les employé-e-s travaillant à temps plein. De plus, les voitures de société sont moins fréquentes dans les secteurs d'activités traditionnellement plus féminins, comme les services d'aide aux personnes, où les salaires sont plus bas.

**Tous ces éléments contribuent à expliquer pourquoi les femmes sont plus nombreuses que les hommes à utiliser les transports en commun.**

### NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ.

- **Promouvoir le permis de conduire auprès des femmes, tous âges confondus.**

> *En s'inspirant, par exemple, de la situation en Flandre où l'apprentissage du permis théorique se fait en milieu scolaire.*

- **Démocratiser les coûts liés à l'apprentissage de la conduite** afin de permettre au plus grand nombre de présenter le permis de conduire.

### NOS REVENDICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ

- **Lutter contre les inégalités entre les femmes et les hommes dans le domaine professionnel**, particulièrement en matière :

> *de temps partiels non-choisis.*

> *d'évolutions hiérarchiques, pour contrer le phénomène du plafond de verre*

<sup>10</sup> Eric CORNELIS et al., *La mobilité en Belgique en 2010...* op. cit., p. 38.

<sup>11</sup> Julie GILLET, *Salaire temps (partiel) pour les femmes !*, Analyse FPS, 2017.

## « EN ROUTE POUR LA PREMIÈRE ÉTAPE DE SON PÉRIPLÉ »

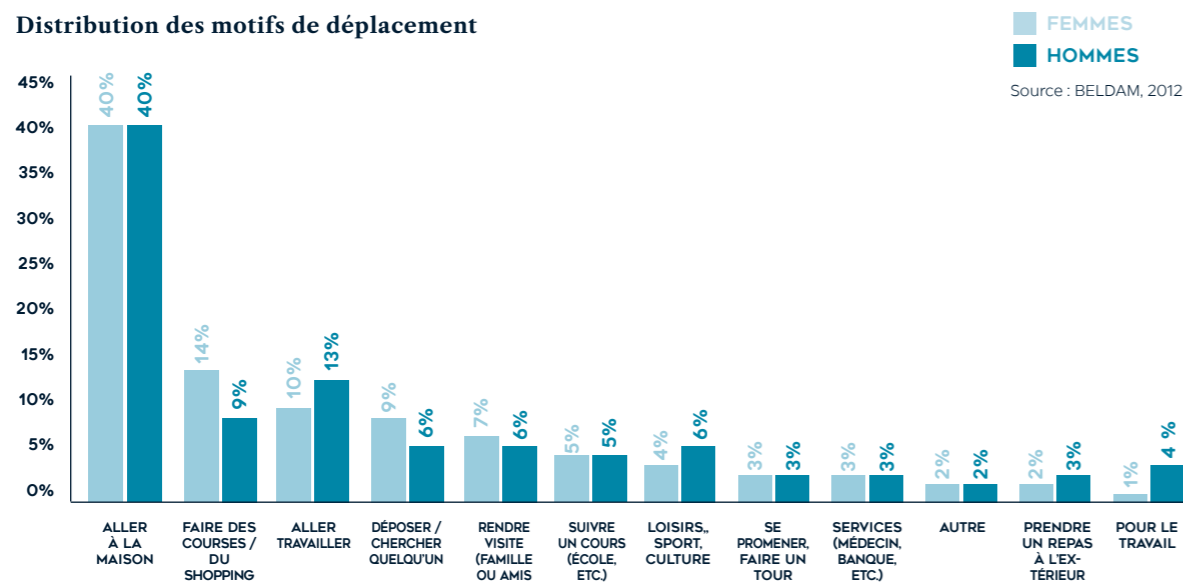
### LE CHAÎNAGE DES DÉPLACEMENTS

En plus d'utiliser des types de transports différents des hommes, **les femmes effectuent également des déplacements qui ont des caractéristiques propres**. La plus marquante est ce qu'on nomme le « **chaînage des déplacements** ». Cela signifie que les déplacements quotidiens des femmes sont rarement : maison-boulot-maison. Leurs trajets combinent souvent plus de déplacements que les hommes et cet écart se creuse de manière très marquée lorsque des enfants en bas âge font partie du ménage<sup>12</sup>.

Dans le cas du récit évoqué ci-dessus, le parcours de Sophie est : maison-école-crèche-boulot-école-

crèche-magasin-maison. Cette situation illustre bien le phénomène des « **mamans-taxis** ». Aujourd'hui encore, les tâches liées à l'éducation des enfants et aux soins (du ménage comme de l'entourage) restent encore majoritairement portées par les femmes. Or, ce rôle ne se limite pas à la sphère domestique et a de réelles répercussions sur la mobilité des femmes. Dans le graphique ci-dessous évoquant les motifs de déplacement, on constate que les femmes sont majoritaires pour les quatre items en lien avec ce qu'on nomme le *care*, c'est-à-dire le soin aux personnes : « déposer/chercher quelqu'un », « rendre visite (famille ou amis) », « faire des courses/du shopping » et « services (médecin, banque, etc.) ». Les hommes sont quant à eux majoritaires pour « aller travailler » et « loisirs, sports, culture »<sup>13</sup>.

Distribution des motifs de déplacement



<sup>12</sup> Marie GILOW, « 'Mamans-taxis' : repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale » dans Muriel SACCO et David PATERNOTTE (dir.), *Partager la ville. Genre et espace public en Belgique francophone*, Louvain-la-Neuve, 2018, p. 97.

<sup>13</sup> Eric CORNELIS et al., *La mobilité en Belgique en 2010... op. cit.*, p. 149.

Le chaînage des déplacements implique des problèmes de mobilité particuliers comme **l'interdépendance des différents trajets**, liée à la gestion des correspondances. Le moindre obstacle rencontré sur le parcours provoque un effet « domino » sur les étapes qui suivent. Ainsi, le (très) léger retard matinal de Sophie influe sur tout le reste de sa journée, ce qui est évidemment beaucoup moins le cas lorsque le nombre d'étapes est réduit. Cela peut s'avérer d'autant plus difficile à gérer lorsque, par exemple, le dernier bus de la journée démarre avant l'arrivée du dernier train, laissant ainsi certain-e-s voyageuses/eurs sans moyen de quitter la gare.

Enfin, un chaînage de déplacement peut impliquer **une multiplicité des modes de transports**, nommée « intermodalité ». Avec le système d'application en Belgique, où les transports en commun sont des compétences soit fédérales (pour la SNCB), soit régionales (pour la STIB, le TEC et De Lijn), une intermodalité peut impliquer une multiplicité des opérateurs de transports. Des réflexions sont menées pour travailler cette intermodalité afin de faciliter la vie des voyageuses/eurs. C'est le cas notamment de la généralisation de la carte MOBIB (MOBility In Belgium), support désormais com-

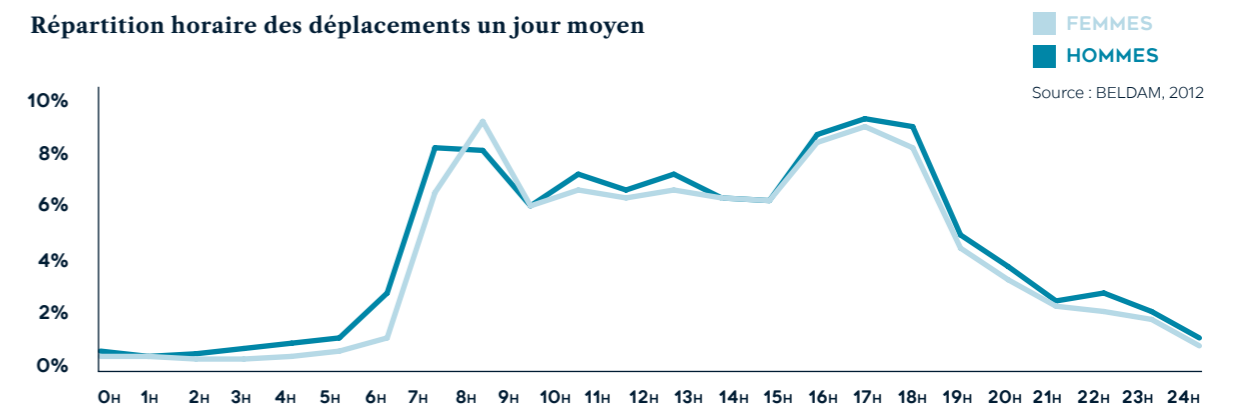
mun aux quatre opérateurs de transports en commun belge. La SNCB propose également des tickets et abonnements combinant ses services avec ceux des trois opérateurs régionaux. La STIB, le TEC et De Lijn n'ont par contre pas encore mis en place de tickets ni d'abonnements combinés entre opérateurs régionaux.

### DES HORAIRES DE DÉPLACEMENT DIFFÉRENTS

Lorsqu'un ménage est composé de plusieurs enfants dépendants, un challenge supplémentaire est la gestion des rythmes de vie différents : les horaires d'une école ne sont pas les mêmes que ceux d'une crèche. Pour certaines, il faut ajouter à cette équation l'articulation avec **une activité professionnelle**<sup>14</sup>.

Le graphique ci-dessous<sup>15</sup> démontre que les femmes se déplacent de manière « décalées » par rapport aux hommes : ceux-ci commencent en moyenne leur journée plus tôt et la terminent plus tard. On constate que les heures où les déplacements des femmes sont les plus fréquents correspondent aux horaires scolaires, avec des pics à 8h et 16h, là où ceux des hommes se situent à 7h et 17h.

Répartition horaire des déplacements un jour moyen



<sup>14</sup> Rosine HERLEMONT, *Bureau des temps : un pas de plus vers l'égalité femmes/hommes ?*, Analyse FPS, 2018.

<sup>15</sup> Eric CORNELIS et al., *La mobilité en Belgique en 2010... op. cit.*, p. 173.

Ce rythme de vie différent s'explique par le fait que les femmes travaillent en moyenne moins d'heures par semaine que les hommes. Du coup, lorsqu'un horaire de travail doit être adapté, par exemple pour conduire les enfants à l'école, ce sont plus souvent les femmes qui en ont la charge.

**Travailler à temps partiel** ne relève pas toujours d'un choix. 16,7% des femmes et 16,2% des hommes déclarent que l'emploi souhaité n'est offert qu'à temps partiel<sup>16</sup>. Si la différence entre les genres est ici faible, il faut souligner que le travail à temps partiel est très généralisé dans certains secteurs où les employées sont majoritairement des femmes, telles que la grande distribution ou encore le nettoyage<sup>17</sup>.

Dans le cas des temps partiels « choisis », lorsqu'on analyse les motifs évoqués pour y avoir recours, la différence entre femmes et hommes est frappante. Les femmes sont plus nombreuses à évoquer des raisons familiales, qu'il s'agisse de la garde d'enfants ou de personnes dépendantes (24,6% des femmes contre 6,2% des hommes) ou encore d'autres motifs personnels ou familiaux (25,3% des femmes contre 21,8% des hommes)<sup>18</sup>. D'autres éléments rentrent évidemment en ligne de compte et la prise en charge de la famille ne constitue pas la seule raison pour laquelle les femmes sont plus nombreuses à travailler à temps partiel. Le travail temps partiel et la prise en charge des enfants reflètent donc un « cercle vicieux » : les femmes travaillant à temps partiel s'occupent plus des enfants, mais c'est pour pouvoir s'occuper d'eux que certaines optent plus facilement pour des temps partiels.

## DE PLUS FAIBLES DISTANCES PARCOURUES

Une autre nécessité soulevée par des déplacements combinés est l'importance de **la proximité des services**. Une mobilité composée de trajets à la chaîne implique d'exploiter au mieux les aménagements urbains à proximité<sup>19</sup>. Ainsi, les courses se feront d'autant plus à un endroit géographiquement logique du trajet, c'est-à-dire par exemple près de son lieu de travail, près des arrêts programmés (école, crèche, etc.) ou près de son domicile. Or, l'urbanisme actuel tend à la création de quartiers de plus en plus spécialisés (exclusivement résidentiels, alloués à divers types de magasins selon la spécificité des marchandises, etc.). Préserver des quartiers mixtes, intégrant tant des logements que des commerces, des infrastructures de soins et des lieux de sociabilité est important pour garantir la proximité et la variété des services.

La volonté de **réduction des distances** à parcourir s'observe aussi par rapport au lieu de travail. Celui-ci se trouve en moyenne plus près du domicile pour les femmes (18 km), que pour les hommes (25 km)<sup>20</sup>. Ces divers éléments démontrent une autre caractéristique de la mobilité des femmes : leurs trajets globaux sont en moyenne plus courts que ceux des hommes (10,6 km contre 13,9 km<sup>21</sup>). Ce constat s'avère récurrent depuis l'émergence d'études portant sur la mobilité et le genre, et ce de manière internationale<sup>22</sup>.

L'usage de la voiture, parfois même son achat voire l'apprentissage de la conduite est/sont dans de nombreux cas impulsé-s par l'arrivée d'enfants car les (futurs) parents se rendent compte que leur mobilité sera complexifiée<sup>23</sup>. Cette utilisation ne résulte donc pas d'un besoin de réaliser de longs trajets mais plutôt d'enchaîner le plus rapidement possible plusieurs

destinations relativement peu éloignées. **Les déplacements des femmes sont donc caractérisés par ce paradoxe : leur mobilité privilégie la proximité, par des trajets plus courts, mais est composée de trajets plus nombreux et plus complexes.**



### NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

- **Prendre en compte les spécificités des déplacements des femmes** dans l'élaboration ou les modifications des plans des réseaux de transports

- > Elles réalisent des trajets plus courts
- > Elles ne se déplacent pas nécessairement de la périphérie vers le centre
- > Elles réalisent plus de correspondances

- **Travailler l'intermodalité** afin de faciliter les déplacements impliquant plusieurs modes et/ou opérateurs de transport différents

- > Optimiser la gestion des correspondances
- > Généraliser l'offre de tickets et abonnements combinés entre les différents opérateurs
- > Proposer des tarifs harmonisés entre les différents opérateurs régionaux



### NOS REVENDICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ

- **Veiller à perpétuer les quartiers diversifiés**, assurant la proximité des services
- **Lutter pour plus d'égalité en matière de partage des tâches liés au ménage et au soin des personnes**
- **Travailler l'articulation vie privée / vie professionnelle**, encore plus impactante pour les familles monoparentales
  - > Accroître la flexibilité et le nombre de places d'accueil pour la petite enfance
  - > Combler les carences dans l'accueil extrascolaire, d'autant plus nécessaire que les rythmes scolaires et professionnels sont désynchronisés
  - > Encourager les structures employeuses à adopter une culture d'entreprise en adéquation avec les besoins des familles

16 STATBEL, Temps partiel parmi des salariés, selon le régime de temps partiel et le sexe, 2017.

17 Julie GILLET, Sale temps (partiel) pour les femmes !... op. cit.

18 STATBEL, Temps partiel parmi des salariés, selon le régime de temps partiel et le sexe... op. cit.

19 Marie GILLOW, « Mamans-taxis : repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale... op. cit., p. 102.

20 Eric CORNELIS et al., La mobilité en Belgique en 2010... op. cit., p. 112.

21 Ibid., p. 185.

22 Marie GILLOW, « Mamans-taxis : repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale... op. cit., p. 99.

23 Marie GILLOW, « Mamans-taxis : repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale... op. cit., p. 101.



## « COMME D'HABITUDE, PERSONNE POUR L'AIDER À HISSER LA POUSSETTE À L'INTÉRIEUR... »

### SE DÉPLACER AVEC DES ENFANTS : LE CONCEPT DU « CORPS AGRANDI »

Des chercheurs se sont penché sur les difficultés liées à l'accompagnement d'enfants lors de déplacements et ont élaboré le concept de « corps agrandi »<sup>24</sup>. En présence d'enfants, les déplacements ne consistent plus au simple transport de son propre corps, mais également à la gestion d'autre-s corps relativement dépendant-s selon son/leur âge.

La mobilité des futures mères évolue dès leur grossesse, durant laquelle les évolutions de leur corps ont une influence sur leurs déplacements. Après la naissance, chaque âge de l'enfant fait évoluer les habitudes de déplacements et/ou les obstacles qui y sont liés. De nombreux défis attendent les parents, que ce soit la place prise par une poussette, le poids d'un porte-bébé ou d'une écharpe de portage ou encore l'attention portée aux jeunes enfants qui font mine de s'éloigner ou qui ne sont pas encore familiarisés avec les « normes comportementales » de l'espace public. Or, comme nous l'avons vu cidessus, ce sont encore souvent les femmes qui sont confrontées à ces situations.

Ce concept de « corps élargi » où la femme enceinte ou la mère prend « plus de place » qu'auparavant, prouve combien les transports en commun sont standardisés, tant dans les espaces prévus (largeur des sièges, etc.) que dans les diverses installations (hauteur des marches, largeur des portes, etc.). Ce type de situation peut transformer, le temps d'un déplacement, les femmes accompagnant un enfant en personnes à mobilité réduite.

### L'ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Le terme **personne à mobilité réduite** désigne « toute personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer. »<sup>25</sup>

La mobilité peut donc être réduite par de nombreux facteurs, certains relevant d'un handicap (physique, cécité, surdité, déficience intellectuelle, etc.), d'autres aussi divers qu'une blessure (plâtre, béquilles, etc.), une grossesse, l'accompagnement d'enfant-s, l'âge ou l'encombrement par un objet (caddie, poussette, colis, bagages, etc.).

Un parcours en transports en commun peut rapidement ressembler à un parcours de la/du combattant-e tant le nombre d'obstacles éventuels est élevé : marche-s trop élevée-s pour entrer dans le véhicule, écart entre le trottoir ou le quai et le véhicule, absence ou panne d'escalators et d'ascenseurs, portes de véhicules trop étroites, sièges non adaptés, manque d'installations pour les personnes malvoyantes, et tant d'autres. La réflexion pour faire des transports en commun un mode de déplacement accessible à toutes et tous est extrêmement large, car outre l'adaptation des transports (bus, trams, métros, trains), les arrêts et stations doivent l'être également. De même que les voiries et trottoirs menant aux arrêts ! Certaines routes relevant des compétences régionales, d'autres communales, l'articulation n'est pas toujours aisée...

La question de l'accessibilité des transports est devenue d'autant plus incontournable depuis que

la Belgique a ratifié en 2009 la **Convention de l'Organisation des Nations Unies (ONU) relative aux droits des personnes handicapées**. Ce texte consacre un article à la question de l'accessibilité : « Afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, les États Parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès [...] aux transports [...]. Ces mesures, parmi lesquelles figurent l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité, s'appliquent, entre autres : [...] aux transports [...] »<sup>26</sup>. Comme précisé ci-dessus, les personnes à mobilité réduite ne sont pas exclusivement des personnes en situation de handicap, mais cette Convention a permis d'ouvrir des réflexions sur l'accessibilité de l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

De nombreuses personnes à mobilité réduite n'ont pas d'autre choix que se déplacer en transports en commun. Les personnes blessées, dans le plâtre par exemple, ne sont momentanément pas aptes à conduire leur éventuel véhicule privé. Quant aux personnes en chaise roulante, c'est leur réalité économique qui les fait se tourner vers ces services : aux dépenses « classiques » liées à une voiture (achat, entretien, assurance, carburant) s'ajoute un surcoût pour disposer d'un véhicule adapté. Cela est donc difficilement accessible, et l'est d'autant plus pour les personnes vivant avec un revenu d'intégration sociale ou un revenu de remplacement<sup>27</sup>.

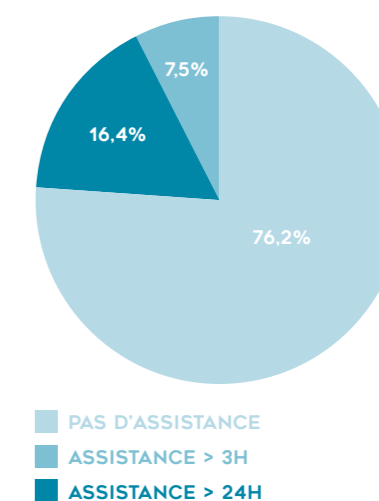
Les trois opérateurs de transports en commun actifs en Fédération Wallonie-Bruxelles, c'est-à-dire la SNCB, le TEC et la STIB mettent diverses actions concrètes en place pour rendre leurs services les plus accessibles possibles. Cela se fait notamment au travers de **groupes de travail** qui permettent d'échanger avec des associations

spécialisées<sup>28</sup> ou des **conseils d'avis spécifiques** au handicap<sup>29</sup>. L'adaptation de réseaux de telle ampleur prend du temps et la situation actuelle est encore loin d'être optimale, mais il faut constater que les choses évoluent lentement mais sûrement, de façon positive.

### L'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU DE LA SNCB

Les services offerts par la **SNCB** pour les personnes à mobilité réduite sont en progression mais restent fort restreints. Le service sur mesure « B for You » consiste en une **assistance personnelle à l'embarquement ou au débarquement**. Il n'est disponible que dans 131 des 550 gares du pays, sur réservation 24 heures à l'avance. Pour les trajets reliant 41 de ces gares, le délai de réser-

Proportion de gares SNCB disposant du service d'assistance personnelle



Source : SNCB, 2017

24 Marie GLOW, « 'Mamans-taxis' : repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale... op. cit., pp. 104-106.

25 Définition : COLLECTIF ACCESSIBILITÉ WALLONIE-BRUXELLES (CAWAB), <https://www.cawab.be/-/Missions-.html>.

26 ORGANISATION DES NATIONS UNIES, *Texte intégral de la Convention relative aux droits des personnes handicapées et Protocole facultatif*, 2006, article 9.

27 Pour en savoir plus sur le mécanisme des revenus de remplacement, voir <https://handicap.belgium.be/fr/mes-droits/allocation-remplacement-revenu.htm>.

28 Collaboration notamment avec le Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles concernant les personnes à mobilité réduite et la Coordination des Associations de Seniors.

29 Tels que le Conseil national supérieur de la Personne handicapée pour la SNCB, la Commission wallonne de la Personne handicapée pour le TEC ou le Conseil consultatif bruxellois pour la STIB.

vation a été réduit à 3h, depuis septembre 2017<sup>30</sup>. Cela signifie donc qu'actuellement, 419 gares belges, soit 76,2%, ne disposent pas de service d'assistance.

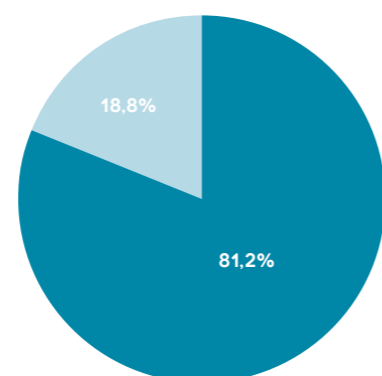
Lorsque l'accessibilité des trains est analysée de manière plus globale, en prenant par exemple en compte l'accessibilité des gares et des quais, le bilan est interpellant<sup>31</sup>. Seules 22 gares belges (c'est-à-dire 4%) offrent une **accessibilité intégrale** ET un service d'assistance. 70 gares dites « intégralement accessibles » (c'est-à-dire 12,7%) ne disposent pas (encore) du service d'assistance. Enfin, 66% des gares ne proposent ni une accessibilité complète, ni un service d'assistance.

### L'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU DE TEC

C'est en 2004 que le réseau **TEC** se dotait de nouveaux **bus**, qui devaient permettre aux personnes à mobilité réduite de rendre leurs déplacements possibles. Ces bus sont équipés de rampes d'embarquement (manuelle ou automatiques), de signaux soit audibles, soit visibles par tou-te-s pour marquer les arrêts, de plateformes plus spacieuses, de sièges réservés aux personnes à mobilité réduites, etc. Des pictogrammes<sup>32</sup> bleus sont



Proportion de lignes TEC accessibles aux PMR



■ ACCESSIBLES  
■ NON-ACCESSIBLES

présents à l'avant du véhicule afin d'indiquer s'ils sont accessibles ou non aux personnes à mobilité réduite. La totalité de la flotte n'a pas encore été renouvelée mais s'en rapproche : un véhicule est utilisé en moyenne durant 15 ans, les « derniers » bus non-conformes devraient donc très prochainement être remplacés.

Mais, comme nous l'avons déjà dit ci-dessus, l'accessibilité des transports ne se limite pas aux véhicules. En 2012, une plainte a été déposée devant un tribunal civil pour violation des règles de discrimination<sup>33</sup>. Ce fut le point de départ de divers changements, impulsés par la signature, en 2013 d'une convention entre le Groupe TEC et le Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles. Depuis lors, des lignes sont auditées, expertisées, et des efforts sont fournis par le Groupe TEC pour rendre les quais plus accessibles. Chaque arrêt des lignes auditées est qualifié d'accessible ou non. Un pictogramme indique le **niveau d'accessibilité de chaque arrêt** :

30 SNCB, Communiqué de presse. La SNCB renforce son service aux personnes à mobilité réduite, 31 août 2017.

31 COLLECTIF ACCESSIBILITÉ WALLONIE-BRUXELLES, Communiqué de presse. Cinquante associations appellent le Gouvernement fédéral à mettre en place un plan stratégique de mise en accessibilité de la SNCB, 3 juillet 2018.

32 Les deux photos ci-dessus sont issues des archives d'images de l'asbl ASPH.

33 Christine BOURDEAUDUCQ, TEC accessible : une mobilité retrouvée, Analyse ASPH, 2015, p. 1.

conforme (l'embarquement et le débarquement peuvent se faire en toute autonomie), ou praticable (l'aide d'une personne tierce sera peut-être nécessaire). En l'absence de marquage, l'arrêt est considéré comme non-praticable.

Sur les 778 lignes régulières que compte le réseau du TEC, 146<sup>34</sup> sont qualifiée d'accessibles pour les personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire une proportion de 18,8%. Une ligne est qualifiée d'accessible lorsque tous ses arrêts sont conformes ou praticables et que 90% des bus qui la desservent sont équipés de rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite<sup>35</sup>.

### L'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU DE LA STIB



À Bruxelles, l'ensemble des **bus** de la **STIB** disposent de larges portes et de plancher bas, il n'y a donc plus de marche pour y entrer. La plupart d'entre eux sont dotés d'un emplacement spécifiquement dédié aux fauteuils roulants, permettant ainsi l'accès aux véhicules à un maximum

34 Ce chiffre doit être relativisé car le travail est en cours au niveau du TEC Charleroi où aucune ligne n'a encore été officiellement qualifiée d'accessible alors que les conditions sont partiellement remplies.

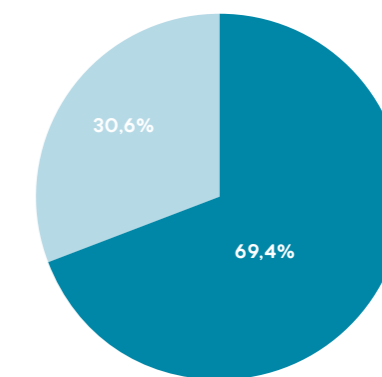
35 Telle est la définition adoptée dans la convention signée par la Société régionale wallonne du transport et le Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles en avril 2018, à Namur.

36 Les deux photos ci-dessus sont issues de SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES et des archives d'images de l'asbl ASPH, Personnes à besoins spécifiques. Mode d'emploi des services, 2016.

de personnes<sup>36</sup>. Ceux-ci sont reconnaissables par un pictogramme affiché sur l'avant du bus et sont pourvus d'un bouton d'appel spécifique pour prévenir la/le conductrice/teur de la descente de l'usagère/er. Les **métros** sont également pourvus de ce bouton.

Au niveau des **tramways**, la situation est plus nuancée car plusieurs types de véhicules circulent encore sur les voies. Si les « nouveaux trams » disposent des mêmes caractéristiques que les bus, ce n'est pas le cas des « anciens », trams jaunes qui circulent encore sur certaines lignes. Ceux-ci comportent deux marches et les portes sont beaucoup plus étroites,

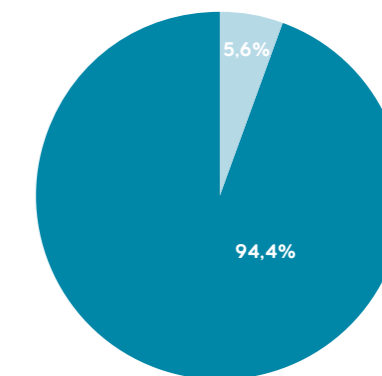
Proportion de lignes de bus STIB accessibles aux PMR



■ ACCESSIBLES  
■ NON-ACCESSIBLES

Source : STIB, 2018

Proportion de lignes de tram STIB accessibles aux PMR



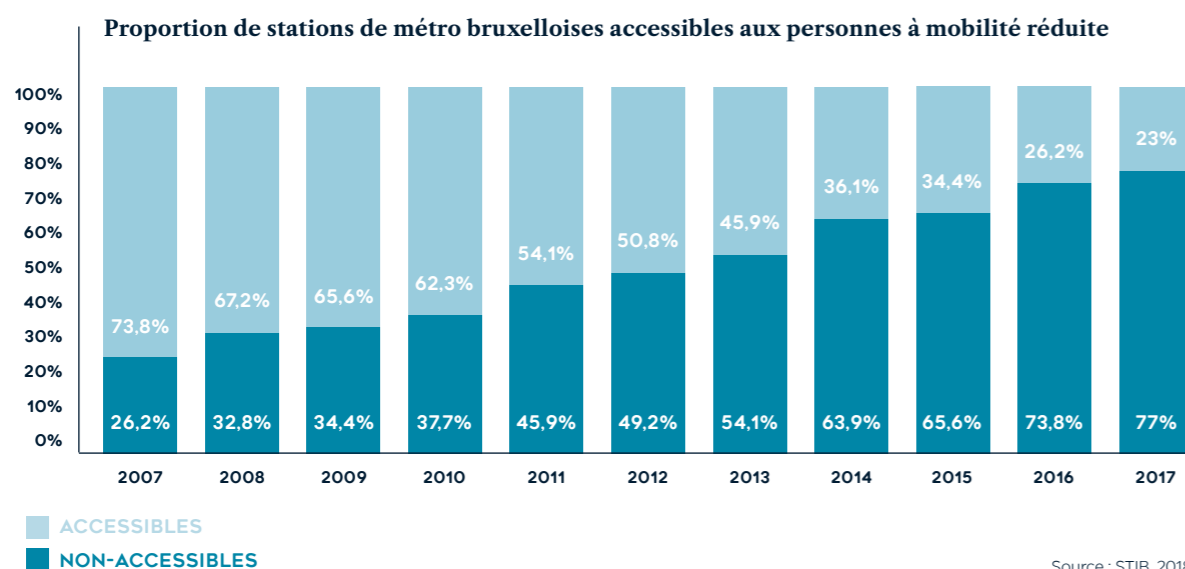
■ ACCESSIBLES  
■ NON-ACCESSIBLES

Source : STIB, 2018

rendant difficile l'accès à de nombreuses personnes à mobilité réduite, en ce compris les personnes circulant avec une poussette. Outre l'adaptation de ses véhicules, la STIB a également adopté le même système de signalétique que le TEC afin de renseigner le **niveau d'accessibilité des arrêts**, nommé « AccessiBus ». En 2018, 15 lignes de bus sur 49 sont considérées comme accessibles, soit 30,6%. C'est également le cas de la dernière ligne de tram (9), mise en service le 1er septembre 2018, mais il s'agit de la seule actuellement, sur les 18 existantes, soit 5,5%. Quant au réseau de métro bruxellois, les quais de 47 stations (sur 61) sont actuellement accessibles aux personnes à mobilité réduite, soit directement en surface, soit via des ascenseurs<sup>37</sup>. Cela représente une proportion de 77,1% de stations accessibles. L'évolution est constante d'année en année, le réseau de métro étant petit à petit soumis à des travaux d'aménagement.



Dans les stations de métro dotées d'ascenseurs, la STIB met également à disposition un **service d'assistance** pour les personnes qui auraient des difficultés à franchir l'espace séparant le quai de la rame de métro<sup>38</sup>. Celui-ci se fait soit par réservation préalable, soit via l'une des bornes d'appels présentes en station. Il faut par contre souligner qu'aucun dispositif ne permet actuellement de signaler, en surface ou en station, une éventuelle mise hors service des ascenseurs (pour cause de maintenance ou de problème technique), information qui peut pourtant se révéler utile pour les usagers/ers.



37 SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES, *Rapport d'activités 2017, Bruxelles*, 2018.

38 Voir la rubrique « Métro – Assistance en station » sur [http://www.stib-mivb.be/article.html?\\_guid=d0f0d466-1483-3410-45af-9748427ab131&l=fr](http://www.stib-mivb.be/article.html?_guid=d0f0d466-1483-3410-45af-9748427ab131&l=fr).

Enfin, toutes les stations de métro et de plus en plus d'arrêts de trams et de bus sont dotés de **dispositifs podotactiles** permettant aux personnes malvoyantes de détecter l'approche du quai ainsi que la localisation de la porte du véhicule. Dans les stations de métro, des **bornes** comportent des informations en braille.

### LES SERVICES DE TRANSPORT DE PORTE-À-PORTE

Pour les cas où une personne à mobilité réduite est dans l'incapacité de se déplacer avec les infrastructures mises en place, si elle doit emprunter une ligne non-adaptée, par exemple, les sociétés de transports régionales ont mis en place des initiatives connexes. Le **TEC** et la **STIB** proposent par exemple tous deux des **services de transport de porte-à-porte** liés à des demandes individuelles, sur base de réservation. Un véhicule spécifiquement adapté vient alors chercher la personne à son domicile et l'amène au plus proche de sa destination, le tout accompagné d'une équipe formée à l'accompagnement de personnes à mobilité réduite<sup>39</sup>.

### D'AUTRES INITIATIVES : DES CAMPAGNES D'INFORMATION

D'autres initiatives liées à l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite et aux besoins spécifiques sont réalisées. C'est notamment le cas d'une campagne d'information mise en place par le TEC en 2017, qui visait à la sensibilisation, tant de personnel que des client-e-s du TEC. La réalisation de cette campagne était prévue dans la Convention signée avec le Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles (CAWaB). Cette campagne de communication porte le nom de « Ensemble pour que tout le monde puisse se déplacer seul » se décline en cinq affiches, chacune illustrant un-e utilisatrice/teur ayant des besoins spécifiques, et valorisant les comportements à adopter à leur égard<sup>40</sup>.

39 Il s'agit des « Services spéciaux PMR » du TEC (<https://www.infotec.be/fr-be/medeplacer/solutionsdemobilit%C3%A9/solutionstec/servicespmr.aspx>)

et du « TaxiBus » de la STIB ([http://www.stib-mivb.be/article.html?\\_guid=d0f0d466-1483-3410-45af-9748427ab131&l=fr](http://www.stib-mivb.be/article.html?_guid=d0f0d466-1483-3410-45af-9748427ab131&l=fr)).

40 SOCIÉTÉ RÉGIONALE WALLONNE DES TRANSPORTS, *Rapport annuel 2017*, Namur, 2018.





## NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

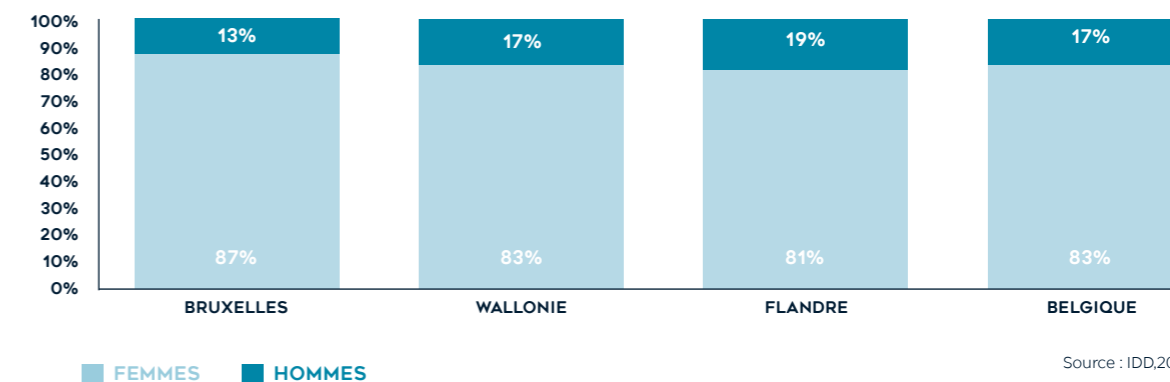
- **Veiller à l'accessibilité des transports en commun à l'ensemble de la population**, en ce compris les personnes à mobilité réduite, que ce soit des personnes âgées, en situation de handicap, blessées, accompagnant des enfants ou se déplaçant avec des objets encombrants tels qu'une poussette ou un caddie
  - > Adapter les véhicules, en ce compris les sièges
  - > Adapter les arrêts et gares
  - > Adapter les voiries menant aux arrêts et aux gares
  - > Former le personnel à l'accompagnement des personnes à mobilité réduite
- **Généraliser la signalétique aux arrêts afin de renseigner sur l'accessibilité de ceux-ci et des lignes de transports**
- **Envisager un système permettant d'informer sur une éventuelle mise hors service d'un ascenseur**
- **Généraliser et pérenniser des campagnes d'information et de sensibilisation relatives aux personnes à besoins spécifiques**, telle que celle réalisée par le TEC
- **Poursuivre les collaborations entre les opérateurs de transport et différentes associations de terrain spécialisées**, par exemple dans l'accompagnement de publics spécifiques

## « ELLE VA DEVOIR SE SERRER LA CEINTURE DANS LES SEMAINES QUI VIENNENT »

La société actuelle, couplée avec les nombreuses mesures d'austérité mises en place par les gouvernements, provoquent une hausse croissante de la précarité en Belgique. Or, de nombreux facteurs de la vie des femmes font que celles-ci sont d'autant plus touchées par la **précarité** et la **pauvreté**. Tout au long de leur vie, elles auront, en moyenne, des revenus inférieurs à ceux des hommes : métiers plus dévalorisés, secteurs d'activités moins bien payés, temps partiels, périodes assimilées telles que les congés de maternité ou les congés parentaux, le tout avec comme résultat final une pension moins élevée, influencée par ces différents éléments.

La précarité est d'autant plus susceptible de toucher les **familles monoparentales**. Les facteurs de risque de pauvreté pour les familles monoparentales sont multiples, mais principalement liés au fait que la totalité du ménage repose sur un revenu unique. Gérer les dépenses quotidiennes, et particulièrement les charges incompressibles (logement, taxes, factures énergétiques, frais d'alimentation, etc.) avec un seul revenu peut ainsi devenir très difficile. Les femmes ayant en moyenne un salaire moins élevé que celui des hommes, elles sont d'autant plus impactées lorsqu'elles se retrouvent seules en charge des enfants. Or, dans 83% des cas (87% à Bruxelles, 83% en Wallonie et 81% en Flandre), ce sont des femmes qui sont en charge de foyers monoparentaux<sup>41</sup>.

### Proportion de femmes et d'hommes à la tête d'une famille monoparentale



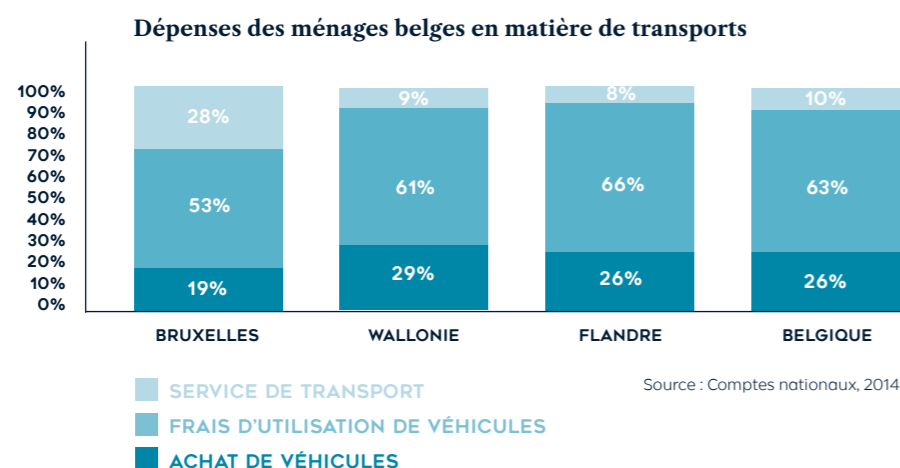
Force est de constater que les **dépenses liées à la mobilité** constituent une part importante du budget d'une personne ou d'un ménage. Selon des chiffres de 2015, les transports représentent 11% des dépenses des ménages. Cela en fait le troisième poste en terme d'importance, derrière le logement (24%) et l'alimentation (13%)<sup>42</sup>. Les statistiques distinguent trois catégories de frais de transport : l'achat de véhicules, les frais d'utilisation de véhicules (hors assurances) et les services de transport. Les services de transport, qui nous intéressent particulièrement ici,

<sup>41</sup> Philippe DEFEYT, *Le point sur les familles monoparentales*, Institut pour le Développement Durable, 2015, p. 3.

<sup>42</sup> Coraline DAUBRESSE, *Le transport : troisième poste de dépenses des ménages en Belgique*, Bureau fédéral du Plan, 2018, p. 4.



démontrent une forte disparité entre Bruxelles d'une part et la Wallonie et la Flandre de l'autre. Le contexte urbain de la capitale explique cette disparité, l'usage des transports en commun étant plus généralisé à Bruxelles que dans les deux autres régions du pays.



Si ces chiffres représentent les dépenses effectives des ménages en matière de transports, ils ne reflètent pas à eux seuls la mobilité des Belges. Les éventuelles réductions et gratuité des transports n'apparaissent pas dans ces pourcentages. C'est notamment le cas des réductions sur base de l'âge (moins de 12 ans ou plus de 65 ans par exemple) ou sur base d'un statut particulier. C'est le cas pour les personnes ayant le statut BIM (bénéficiaires de l'intervention majorée)<sup>43</sup>, les familles nombreuses, les demandeuses/eurs d'emploi, les militaires ou encore les personnes aveugles ou malvoyantes et leurs accompagnant-e-s.

Un autre élément qui n'apparaît pas dans la part du budget des ménages allouée à la mobilité est l'intervention éventuelle de l'employeuse/eur dans les frais de déplacement reliant leur domicile à leur lieu de travail. On constate par le tableau ci-dessous que 26% des travailleuses/eurs belges ne perçoivent aucun remboursement et que 41% bénéficient d'une intervention partielle. Pour la majorité des travailleuses/eurs, une partie voire la totalité de leurs frais de mobilité sont donc imputés au budget du ménage. Nous retrouvons également ici la mention des voitures de société qui, comme nous l'avons évoqué ci-dessus, sont majoritairement attribuées à des hommes<sup>44</sup>.

<sup>43</sup> Le statut BIM permet, sous certaines conditions, de bénéficier de prix réduits pour les médicaments, les consultations médicales ou encore les frais d'hospitalisation. Ce statut est octroyé automatiquement à certains profils : les bénéficiaires d'un revenu d'intégration sociale du CPAS ; les bénéficiaires d'une garantie de revenus aux personnes âgées ; les bénéficiaires d'une allocation de personne handicapée ; les enfants atteints d'un handicap reconnu d'au moins 66% ; les mineur-e-s étrangères/ers non-accompagné-e-s (MENA) ; les enfants orphelins de leurs deux parents.

Dans d'autres cas, il peut être obtenu sur demande auprès de sa mutuelle pour les personnes : veuves/fs, invalide-s, pensionné-e-s ; reconnu-e-s comme personnes handicapées ; chômeuses/eurs complètes/ets ou en incapacité de travail depuis au moins un an ; à la tête d'une famille monoparentale.

Information disponible sur le site internet de l'Institut national d'Assurance Maladie-Invalidité (INAMI) : <https://www.inami.fgov.be/fr/themes/cout-rem-boursement/facilite-financiere/Pages/intervention-majoree-meilleur-remboursement-frais-medicaux.aspx>.

<sup>44</sup> Voir ci-dessus, pages 10 et 11.

### Intervention de l'employeuse/eur dans les frais de déplacement (domicile/lieu de prestation) des travailleuses/eurs suivant la région

TYPE D'INTERVENTION	BRUXELLES	WALLONIE	FLANDRE	BELGIQUE
VOITURE DE SOCIÉTÉ	10%	10%	13%	12%
FRAIS DE DÉPLACEMENT PARTIELLEMENT PAYÉS	34%	26%	45%	41%
FRAIS DE DÉPLACEMENT TOTALEMENT PAYÉS	21%	12%	15%	15%
TRANSPORTS ASSURÉ PAR L'EMPLOYEUR	2%	1%	1%	1%
AUCUN REMBOURSEMENT	26%	35%	21%	26%
FRAIS DE DÉPLACEMENT DANS LES FRAIS RÉELS (INDÉPENDANT-E-S)	7%	6%	4%	5%
<b>BASE DE RÉPONDANT-E-S</b>	<b>1389</b>	<b>2933</b>	<b>1487</b>	<b>5809</b>

Un point spécifique mérite d'être précisé ici : dans le cas d'un-e employé-e à temps partiel, la gestion des frais de déplacement est rendue d'autant plus difficile que seule la SNCB propose un abonnement à mi-temps, couvrant 10 trajets (5 allers, 5 retours) sur une période de 15 jours. Seules les personnes travaillant à temps partiel et se déplaçant exclusivement en train ne devront ainsi pas suppléer aux frais d'abonnement. Prenons l'exemple d'une personne dont le déplacement domicile/lieu de travail sont remboursés intégralement par son cadre professionnel. Cela signifie que 100% de ses trajets sont

remboursés. Mais comme ce remboursement est calculé par rapport à son temps de travail, une personne travaillant à temps partiel sera moins remboursée qu'une personne travaillant à temps plein. Pourtant, son abonnement STIB et/ou TEC coûte le même prix dans les deux cas : l'apport de son budget personnel sera donc plus grand au plus son temps de travail est réduit. Comme nous l'avons vu ci-dessus, les personnes travaillant à temps partiel sont majoritairement des femmes<sup>45</sup> : elles sont donc plus nombreuses à se trouver dans une situation comparable à celle de cet exemple.

#### NOS REVENDEICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

- **Démocratiser les tarifs des transports en commun**
- **Lutter pour une généralisation, voire une systématisation, de l'intervention de l'employeuse/eur dans les frais de déplacement de ses employé-e-s, quel que soit le secteur d'activité, la fonction ou le temps de travail**

#### NOS REVENDEICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ

- **Lutter contre la précarisation croissante de la population, tout particulièrement celle des femmes et encore plus des familles monoparentales**

<sup>45</sup> Voir ci-dessus, pages 11, 13 et 14.



FATIMA

## FATIMA

Fatima raccroche, un grand sourire aux lèvres. Elle vient de décrocher le contrat qu'elle espérait : une nouvelle vie commencera lundi prochain, ce qui ne lui laisse pas beaucoup de temps pour s'organiser ! Désormais, elle devra prendre le bus tous les jours pour aller travailler. Plus question de se contenter de cartes achetées à la librairie du village pour des trajets ponctuels : il lui faut un abonnement.

Son amie lui a bien expliqué les démarches qu'elle devait faire. Il lui a suffi de quelques minutes pour trouver les informations. Fatima ne sait même pas comment elle a fait. La rapidité et facilité avec lesquelles elle pianote sur son smartphone fascine Fatima autant qu'elle la désempare.

Pour réaliser un premier abonnement, elle doit se rendre à un guichet, situé dans la grande ville la plus proche. Elle n'a pas vraiment le choix car la seule autre option est de commander l'abonnement en ligne, ce qu'elle ne sait pas faire. Mais elle voit dans cette expédition une occasion de faire des courses dans des magasins habituellement peu accessibles pour elle.

Le tout est de ne pas rater son bus, vu qu'il n'en passe qu'un par heure. Elle se prépare en vitesse, attrape son caddie et se rend à l'arrêt. En attendant, elle lit et relit le papier que son amie a pris soin de lui préparer. Elle a pensé à tout : le nom de l'arrêt où elle doit descendre et la formule d'abonnement dont elle a besoin. Elle lui a même précisé de bien conserver son ticket car elle devra le donner à son employeur.

Le bus arrive. Elle hisse son caddie en se disant que la manoeuvre sera bien moins aisée au retour, une fois que ses courses seront faites. Le bus est déjà bien rempli et il ne reste qu'une seule place où elle pourrait s'installer sans que son caddie gêne le passage. Elle est par contre contrainte de s'y assoir de travers, en ne posant qu'une fesse. Pour cause ? Son voisin qui dépasse allègrement sur son siège, tant ses jambes sont écartées...

Le trajet de près d'une heure se passe dans cette position peu confortable, mais Fatima reste positive. Elle se dit qu'elle a de la chance de pouvoir régler cette histoire d'abonnement aujourd'hui car, avec les heures d'ouverture du guichet et le trajet à effectuer, elle n'aurait pas pu le combiner avec une journée de travail.

Lorsqu'elle se rend compte que le bus entre dans la ville, Fatima se concentre pour ne pas rater son arrêt. Quand elle entend l'annonce sonore dans le bus précisant que son arrêt est le suivant, elle s'empresse de se lever et de descendre. Heureusement, son amie lui a bien expliqué dans quelle direction aller et elle repère rapidement le bureau du TEC. En faisant la file, elle sent l'appréhension qui monte. Comme elle ne maîtrise pas encore bien le français, elle craint de ne pas se faire comprendre. Elle se dit que tendre son papier au guichetier serait peut-être encore la meilleure façon d'éviter tout malentendu...

## « IL N'EN PASSE QU'UN PAR HEURE »

En matière de transports en commun, la **fréquence de passage**, liée au maillage territorial, représente l'un des plus grands enjeux. Le maillage est le terme utilisé pour désigner l'offre des services de transports en commun selon la zone géographique. Force est de constater que **toutes les zones géographiques ne sont pas desservies de la même façon** et que les zones rurales sont défavorisées par rapport aux centres urbains ou aux zones semi-urbaines.

Afin de garantir une certaine accessibilité aux transports pour l'ensemble de la population, quel que soit son lieu de vie, plusieurs réflexions sont en cours. Une démarche particulièrement intéressante a été entamée en 2001 par la Flandre. Le Parlement flamand a voté un décret « Basismobiliteit »<sup>46</sup>, qui vise à garantir une offre minimale

de transports en commun afin d'assurer une « mobilité de base » à l'ensemble de la population. Avoir une offre de transport identique sur l'ensemble de la Belgique est une utopie : il ne sera jamais possible que la campagne la plus reculée soit aussi bien desservie que le centre urbain le plus développé. C'est pourquoi le territoire flamand a été scindé en cinq types de zones résidentielles : les zones métropolitaines, urbaines régionales, urbaines périphériques, les petites agglomérations et les zones extérieures. Pour chaque zone, deux critères ont été définis : d'une part, la distance maximale entre le domicile et l'arrêt, d'autre part la fréquence minimale du transport, assurant ainsi un temps d'attente maximal, variant selon la plage horaire.

### Fréquence minimale, temps d'attente maximal et distance maximale entre le domicile et l'arrêt de bus, suivant la localisation et la plage horaire, fixés par le décret

ZONES TERRITORIALES	JOURS OUVRABLES HEURES DE POINTE (6H-9H ; 16H-19H)		JOURS OUVRABLES HEURES CREUSES (9H-16H ; 19H-21H)		WEEK-END ET JOURS FÉRIÉS (8H-23H)		DISTANCE MAXIMALE ENTRE LE DOMICILE ET L'ARRÊT DE BUS
	FRÉQUENCE MINIMALE	TEMPS D'ATTENTE MAXIMAL	FRÉQUENCE MINIMALE	TEMPS D'ATTENTE MAXIMAL	FRÉQUENCE MINIMALE	TEMPS D'ATTENTE MAXIMAL	
ZONES MÉTROPOLITAINES	5 BUS PAR HEURE	15 MIN	4 BUS PAR HEURE	20 MIN	3 BUS PAR HEURE	30 MIN	500 M
ZONES URBAINES RÉGIONALES	4 BUS PAR HEURE	20 MIN	4 BUS PAR HEURE	30 MIN	2 BUS PAR HEURE	40 MIN	500 M
ZONES URBAINES PÉRIPHÉRIQUES	3 BUS PAR HEURE	30 MIN	2 BUS PAR HEURE	40 MIN	1 BUS PAR HEURE	75 MIN	650 M
PETITES AGGLOMÉRATIONS	3 BUS PAR HEURE	30 MIN	2 BUS PAR HEURE	40 MIN	1 BUS PAR HEURE	75 MIN	650 M
ZONES EXTÉRIEURES	2 BUS PAR HEURE	40 MIN	1 BUS PAR HEURE	75 MIN	1 BUS PAR HEURE	140 MIN	750 M

<sup>46</sup> Décret du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route et à la création du Conseil de Mobilité de la Flandre.

Ces mesures garantissent une offre de transports en commun plus accessible à l'ensemble de la population résidant en Flandre. **Des temps d'attente restreints et des fréquences élevées** sont des incitants à favoriser ces types de transports plutôt que la voiture, tandis que les faibles distances séparant chaque habitation d'un arrêt garantissent un accès plus équitable aux services, les personnes ayant plus de difficultés à se déplacer pouvant ainsi y accéder également. Toutefois, la réalité wallonne est sensiblement différente de la situation en Flandre. La plus faible densité de population de la Wallonie rendrait les normes fixées par ce décret quasiment irréalisables dans certains endroits<sup>47</sup>. Le potentiel de demande dans certaines zones rurales wallonne ne semblerait pas justifier une desserte d'un ou deux bus par heure, selon les plages horaires. Le coût engendré par la mise en place de ces lignes et l'impact environnemental en terme de pollution sont estimés trop important par rapport à la demande réelle. Ce

décret flamand ne serait donc pas transposable tel quel à la Wallonie.

La Wallonie n'est toutefois pas en reste d'innovation. Le TEC Namur-Luxembourg a lancé en 2013 un projet-pilote, **FlexiTEC**<sup>48</sup>, visant à mieux répondre aux besoins de déplacements diffus des personnes en milieu rural. Il s'agit d'un service de mobilité à la demande, basé sur un partenariat entre le TEC et les communes participantes. Actuellement, huit communes<sup>49</sup> ont rejoint le projet. FlexiTEC se veut complémentaire de l'offre régulière de transports en commun, tant du TEC que de la SNCB.

Chaque personne souhaitant réaliser un déplacement doit prendre contact 24 heures à l'avance avec sa commune, qui examine alors la meilleure solution<sup>50</sup>, selon le trajet à effectuer. Si FlexiTEC est retenu, la/le client-e sera embarqué-e, soit à son domicile, soit à un arrêt TEC, selon ses besoins, afin de rejoindre l'adresse souhaitée (gare, arrêt TEC ou adresse précise). La tarification TEC en vigueur est appliquée à ce service.



### NOS REVENDEICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

- **S'inspirer du décret appliqué en Flandre depuis 2001 pour définir des critères wallons** en matière
  - > de fréquence minimale
  - > de distance maximale séparant une habitation d'un arrêt de bus
- **Dans cette réflexion, prendre en considération**
  - > les spécificités territoriales de chaque zone
  - > les besoins de publics spécifiques (public scolaire, travailleuses/eurs, senior-e-s, personnes à mobilité réduite, etc.)
- **Soutenir, promouvoir et étendre l'offre FlexiTEC afin de renforcer la mobilité en milieu rural**

<sup>47</sup> Marie-Laurence DE KEERSMAECKER (coord.), *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, Namur, 2005, Études et documents CPDT 6, p. 67.

<sup>48</sup> Pour plus d'informations, voir <https://www.infotec.be/fr-be/medeplacer/solutionsdemobilit%C3%A9/solutiontec/flexitec.aspx>.

<sup>49</sup> Il s'agit de Durbuy, Havelange, Rendoux, Tellin et Viroinval, rejointes en 2015 par Paliseul, Hotton et Arlon.

<sup>50</sup> Dans certaines communes, des initiatives locales peuvent également fournir des services comparables, comme le CPAS ou la Croix-Rouge. Ceux-ci ne sont pas analysés dans ce cadre car ils ne constituent pas des transports en commun publics.

## « LA SEULE AUTRE OPTION EST DE COMMANDER L'ABONNEMENT EN LIGNE »

L'exemple de Fatima met en lumière plusieurs aspects liés à **l'accessibilité à l'information**. Tout d'abord, l'accessibilité aux supports d'informations, notamment liée à la maîtrise des nouvelles technologies ; ensuite, l'accessibilité des services, tant géographiques que numériques ; et enfin, la faculté de compréhension du contenu même de ces informations.

### L'ACCESSIBILITÉ AUX SUPPORTS D'INFORMATIONS

En quelques clics, l'amie de Fatima trouve les informations pratiques sur les lignes à emprunter pour effectuer un trajet précis, les différents types d'abonnements et les modalités pour y souscrire. Encore faut-il être en mesure d'effectuer ces quelques clics.

Le développement du numérique dans nos sociétés se fait à une vitesse fulgurante mais il ne faut cependant pas oublier qu'une partie de la population n'est que peu, voire pas du tout, en mesure de suivre ce mouvement. C'est ce que l'on nomme la **fracture numérique**<sup>51</sup>. Comme on le dirait communément, ce terme désigne la frontière symbolique qui sépare les (groupes d')individus qui « se débrouillent » avec les nouvelles technologies de l'information et celles et ceux pour qui ce n'est pas le cas.

Derrière la « débrouille » se cachent deux idées : d'une part, le fait d'avoir accès à ces technologies et le fait d'avoir les connaissances et la pratique nécessaires pour les utiliser. Des éléments

économiques rentrent en ligne de compte tant pour l'accès (achat d'un ordinateur, d'un smartphone, coût des dépenses liées à l'utilisation d'internet, etc.) que pour la maîtrise (éventuel suivi de formation, d'ateliers sur le sujet, etc.), mais d'autres facteurs influencent également ces deux aspects. En matière d'accès, des réalités géographiques doivent être pointées, comme par exemple le fait que certaines régions ne sont pas aussi bien couvertes que d'autres en matière de raccordements à internet ou de 3G/4G/5G. Quant à la maîtrise des nouvelles technologies, des éléments sociaux interviennent également. Force est de constater qu'un écart de plus en plus important se creuse par rapport aux personnes ayant moins d'affinités avec les nouvelles technologies, telles que les senior-e-s, ou celles qui sont dans l'incapacité de les utiliser, comme certaines personnes en situation de handicap, qu'il soit mental ou, dans certains cas, physique<sup>52</sup>.

Une étude datant de 2015 démontre en outre que, dans le monde, les femmes sont proportionnellement moins connectées que les hommes (41% des femmes contre 46% des hommes)<sup>53</sup>. Cet écart se creuse particulièrement dans les pays en voie de développement (15,4% en défaveur des femmes), contre 5,4% dans les pays développés.

Outre les solutions numériques (sites internet, applications mobiles, etc.), il est donc nécessaire de conserver d'autres types de support d'informations (brochures, flyers, affiches, etc.) ainsi que des lieux d'informations de proximité (guichets, kiosques, etc.) afin de ne pas creuser encore plus les inégalités croissantes de notre société.

51 Pour aller plus loin sur le sujet, voir Luc VODOZ, « Fracture numérique, fracture sociale : aux frontières de l'intégration et de l'exclusion », dans *SociologieS*, mis en ligne le 27 décembre 2010 et Adel BEN YOUSSEF, « Les quatre dimensions de la fracture numérique », dans *Réseaux*, vol. 127-128, no. 5, 2004, pp. 181-209.

52 Il existe des normes d'accessibilités pour les sites internet qui, si elles étaient mieux respectées, permettraient à un plus grand nombre de personnes d'avoir accès aux nouvelles technologies.

53 INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION, *Measuring the Information Society Report*, 2015, p. 8.

## L'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES

Il existe divers lieux où il est possible de se procurer un titre de transport :

- **À des guichets spécifiques, qui proposent également d'autres types de services que la vente de billets et/ou d'abonnements ;**

- Pour la SNCB, dans l'une des 550 gares du pays. Attention, une demande francophone d'abonnement ne peut être émise que dans les gares wallonnes ou bruxelloises ;

- Pour le TEC, dans l'un des 29 Espaces TEC répartis dans les villes de Wallonie. Certaines localités ont également mis en place le Mobi-Espace TEC, qui est un guichet itinérant sous forme de bus ;

- Pour la STIB, dans l'une des 6 Bootiks, situées dans des grands lieux de passages bruxellois, ou dans l'un des 14 Kiosks, ces guichets ouverts dans les stations de métro les plus fréquentées.

- **Dans certains magasins de proximité tels que des librairies, des supérettes, etc. (TEC et STIB uniquement) ;**

- **À des bornes automatiques situées dans des gares ou à des arrêts ;**

- Chaque gare SNCB est dotée d'au moins une borne automatique ;

- Le réseau TEC compte 202 bornes automatiques ;

- Le réseau STIB compte 119 bornes automatiques, qui sont présentes dans chaque station de métro ainsi qu'aux principaux arrêts de tram et de bus ;

- **À bord des véhicules (à l'exception des métros) ;**

- **En ligne, via le site internet de l'opérateur de transport ou via une application mobile.**

Si les tickets (unitaires, multiples ou multiparcours) des opérateurs régionaux (TEC et STIB)

peuvent être achetés dans tous ces lieux, les abonnements ne peuvent quant à eux pas être renouvelés à bord du véhicule ni dans des magasins de proximité. Enfin, la souscription d'un premier abonnement, comme c'est le cas de Fatima, ne peut se faire qu'au guichet ou en ligne, ce qui la contraint donc à un long trajet qui lui aurait été difficile de réaliser un jour de travail. En effet, comme la plupart des services, les heures d'ouverture des guichets sont calquées sur les horaires traditionnels de bureau. Seuls certains sont accessibles les samedis. Force est de constater que leur accessibilité est donc restreinte pour des nombreuses configurations horaires de travail.

En matière d'accessibilité des services, et tout particulièrement des points de vente de titres de transports, la **fracture numérique** se ressent donc également. Le développement d'applications mobiles et de bornes automatiques dans les gares et dans les arrêts permet de diversifier et de multiplier les points de vente, diminuant ainsi le nombre de personnes devant se rendre aux guichets, et donc d'y réduire les files d'attente. Dans certaines gares, ces bornes ont même remplacé les guichets. Or, tout comme nous l'avons vu en matière d'accessibilité à l'information, il est important de garder à l'esprit que certaines personnes ne seront pas à l'aise, voire pas en mesure de les utiliser, et qu'il faut donc trouver un équilibre permettant de maintenir l'ouverture de guichets. Il faut par contre saluer que, dans certaines gares, du personnel est spécifiquement présent pour aider les usagères/ers à utiliser ces bornes. Un autre élément à souligner en matière d'accessibilité aux services est de veiller à la cohérence de la signalétique. Utiliser, par exemple, une signalétique différente pour désigner le métro, selon qu'on se trouve à l'intérieur ou à l'extérieur de la station ne facilite pas la compréhension des utilisatrices/teurs.



## L'ACCESSIBILITÉ AUX CONTENUS

**Le droit à l'information** est un droit humain fondamental. Pour que ce droit puisse être effectif, il faut veiller à ce que l'information soit accessible au plus grand nombre, et donc compréhensible. Il est donc important de veiller à ce que tout contenu soit le plus facile à comprendre possible. De nombreuses personnes, aux profils variés, peuvent éprouver des difficultés à comprendre certaines informations :

personnes allophones (parlant une langue étrangère), analphabètes, porteuses d'un handicap mental ou cognitif, aveugles, malvoyantes, sourdes, malentendantes, etc. Veiller à adapter un contenu est indispensable pour plus d'inclusivité<sup>54</sup>. C'est une partie du challenge que pose ce que l'on nomme le « **facile à lire et à comprendre** ». Ce projet résulte d'une initiative européenne<sup>55</sup> qui, en 2009, a visé à définir des règles pour faciliter la compréhension de l'information. L'objectif de ce projet est avant tout de permettre aux personnes atteintes d'un handicap mental de disposer à l'information. Mais, comme tous les aménagements spécifiques<sup>56</sup> destinés aux personnes en situation de handicap, cette mesure peut s'avérer utile pour d'autres franges de la population, comme les personnes ayant des difficultés de lecture ou ne maîtrisant pas (bien) la langue.

Initialement destinée aux personnes ayant un handicap mental, le facile à lire et à comprendre est une méthode à appliquer pour formuler les informations différemment<sup>57</sup>. Utiliser des mots simples, faire des phrases courtes, éviter



autant que possible les abréviations, les termes techniques et les métaphores, etc. Privilégier des informations visuelles, sous forme de pictogrammes ou de schémas est également un élément pouvant grandement faciliter la compréhension d'un contenu<sup>58</sup>. Le logo du projet facile à lire et à comprendre doit être apposé sur les différents contenus afin d'en mettre en évidence l'accessibilité. Pour être reconnu comme facile à lire et à comprendre, un contenu doit impérativement être relu, adapté si nécessaire et validé par des personnes en situation de handicap mental. L'inclusion dans le processus des personnes concernées est fondamental pour que l'information puisse être réellement accessible au plus grand nombre. L'application de cette méthode peut toutefois se révéler ardue, le nombre de normes à

respecter étant fort important. Si sa généralisation est un idéal vers lequel il est important de tendre, des adaptations moins strictes peuvent facilement être mises en place. Veiller à adopter un niveau de langage plus accessible, éviter le jargon, les termes techniques ou encore les abréviations devraient être des automatismes pour toute production à destination d'un large public.

L'accessibilité des contenus numériques doit également tendre vers un maximum d'inclusivité, raison pour laquelle le **label « Anysurfer »** a vu le jour en 2000<sup>59</sup>. L'idée est d'identifier des critères précis afin de mesurer l'accessibilité d'un site internet. À nouveau, ces aménagements profitent au plus grand nombre mais tout particulièrement aux personnes porteu-

es de certains handicaps, notamment les personnes malvoyantes, aveugles, malentendantes ou sourdes. Les aménagements proposés sont aussi divers que proposer le sous-titrage systématique du contenu de vidéos, la traduction en langue des signes ou encore la conception de contenus traduisibles par un synthétiseur vocal. Une directive européenne relative à l'accessibilité des sites internet et des applications mobile des organismes du service public a d'ailleurs été votée le 26 octobre 2016<sup>60</sup>.

De très nombreux automatismes peuvent être pris afin de rendre le contenu des informations accessibles au plus grand nombre. Cela passe avant tout par une identification des besoins, une concertation avec les personnes



### NOS REVENDICTIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

#### • Veiller à ce que les opérateurs de transports en commun prennent la mesure de la fracture numérique

- > En maintenant des supports papiers accessibles aux personnes peu ou pas connectées
- > En préservant les guichets permettant un échange direct et oral de personne à personne

#### • Veiller à l'accessibilité du contenu des informations diffusées par les opérateurs de transports

- > Idéalement en développant le « facile à lire et à comprendre » dans toutes les productions, tant papier que numériques, ou du moins en adoptant un langage s'en rapprochant
- > En adaptant les contenus numériques aux personnes en situation de handicap visuel et/ou auditif
- > En formant le personnel à la communication avec des personnes ayant des difficultés de compréhension, pour quelque motif que ce soit

54 L'inclusivité est un néologisme particulièrement utilisé en sociologie et en études du genre pour désigner le fait d'impliquer l'ensemble des individus, sans aucune distinction sur quelque critère que ce soit (genre, sexe, origine, orientation sexuelle, choix philosophiques et religieux, etc).

55 INCLUSION EUROPE, *Easy to Read*, URL : <https://easy-to-read.eu/fr/>.

56 Dans cette étude, deux autres exemples ont déjà été évoqués : les ascenseurs et aménagements permettant l'accès aux arrêts, stations et gares, pensées pour les personnes à mobilité réduite mais profitant au reste de la population ; et les annonces sonores dans les transports, initialement destinées aux personnes malentendantes. Pour plus d'informations sur le bénéfice global des aménagements spécifiques, voir la campagne 2018 de l'Association Socialiste de la Personne Handicapée (ASPH), *Les aménagements spécifiques ? Tous concernés, tous sensibilisés !*, <http://www.asph.be/CampagnesEtEvenements/SemainePersonneHandicapee/Pages/2018-amenagements-sp%C3%A9cifiques-tous-concernes-tous-sensibilis%C3%A9s.aspx>.

57 Nathalie DE WISPELAERE, *Facile à lire. Un outil du savoir. Un pas vers l'intégration*, Analyse ASPH, 2011.

58 Pour l'ensemble des règles, voir INCLUSION EUROPE, *L'information pour tous. Règles européennes pour une information facile à lire et à comprendre*, 2009.

59 Pour plus d'informations, voir le site internet du label : <http://www.anysurfer.be/fr>.

60 Directive (UE) 2016/2102 du Parlement Européen et du Conseil du 26 octobre 2016 relative à l'accessibilité des sites internet et des applications mobiles des organismes du secteur public.

## « SON VOISIN QUI DÉPASSE ALLÈGREMENT SUR SON SIÈGE »

L'exemple du voisin de siège fictif de Fatima n'est pas anodin : le fait que certains hommes aient tendance, consciemment ou non, à garder leurs jambes fortement écartées lorsqu'ils sont assis dans les transports en commun est un phénomène dénoncé de plus en plus souvent. C'est le terme anglais « **manspreading** », pouvant être traduit en français comme « étalement masculin » qui désigne cette position. De très nombreuses illustrations de situations de ce type



sont postées et relayées sur les réseaux sociaux, grâce à divers hashtags. Si ce phénomène peut paraître anodin, le fait qu'il soit extrêmement répandu, et ce au quatre coins du monde, révèle une pratique de grande ampleur. Dans certains cas, une position de ce type est rendue nécessaire par un manque réel de place, comme par exemple lorsque la personne en face de soi transporte un bagage encombrant. Il est vrai que **les formats des sièges sont extrêmement standardisés**, ce qui a des répercussions pour de nombreuses personnes (personnes en surpoids, femmes enceintes, personnes chargées de sacs ou de bagages, etc.). Toutefois, de très nombreuses situations de *manspreading* ne sont pas dues à un manque effectif de place et ce sont évidemment celles-ci qui constituent un réel enjeu féministe. En 2013, la compagnie de métro newyorkaise lance une campagne visant à promouvoir les comportements respectueux dans les transports. Le *manspreading* y est illustré et dénoncé mais sans encore être nommé<sup>61</sup>. C'est l'année suivante, en 2014, que

ce terme fait son apparition dans les milieux féministes américains, quasiment à la même époque que le concept de *mansplaining*<sup>62</sup>. Ces deux concepts désignent des situations de sexisme ordinaire, c'est-à-dire de situations inégalitaires basées sur le genre, qui sont si récurrentes et généralisées qu'elles apparaissent comme anodines. Elles peuvent se traduire par des gestes, des paroles, des expressions, des comportements ou des actes qui renforcent les in-

égalités de genre, en infériorisant, excluant ou dévalorisant les femmes au profit des hommes<sup>63</sup>. Des pictogrammes de ce type sont également présents dans des transports d'autres villes mondiales, comme Tokyo, Séoul ou encore Madrid. Le cas espagnol est particulièrement intéressant. Un collectif féministe a lancé une pétition visant à ce que la municipalité madrilène agisse concrètement pour interdire le *manspreading*<sup>64</sup>. C'est cette initiative citoyenne et militante qui a résulté sur un projet de loi déposé auprès du parlement régional de Madrid, à la suite de laquelle un pictogramme très identifiable a fait son apparition sur le réseau de transports<sup>65</sup>. En France, ce concept est ironiquement surnommé le « syndrome des couilles de cristal ». Si plusieurs collectifs et associations féministes ont déjà lancé des pétitions et campagnes afin que la société de transport parisienne suive le mouvement international, rien n'a encore abouti actuellement. Ce phénomène est, par conséquent, dénoncé par des actions directes menées par la société civile, comme

par exemple au travers d'autocollants affichés dans les métros parisiens<sup>66</sup>. En Belgique, la députée Christine Delforge dénonce ce phénomène et a interpellé la STIB à ce sujet<sup>67</sup>. Si des pictogrammes liés aux règles de courtoisie et de civilité dans les transports sont présents dans les véhicules des trois opérateurs belges actifs en Fédération Wallonie-Bruxelles (SNCB, TEC et STIB), aucun n'est spécifique au *manspreading*. Le *manspreading* s'inscrit dans une réflexion globale de **partage de l'espace public et de remise en cause des stéréotypes de genre**. Sous un angle sociologique, le fait que les hommes écartent les jambes reflète l'« une des caractéristiques majeures de la virilité occidentale, à la manière du cowboy qui descend de cheval et reste jambes écartées »<sup>68</sup>. Les femmes assises à côté de « manspreading » sont alors contraintes de prendre moins de place et de serrer les jambes, ce qui peut être interprété comme un signe d'infériorisation, voire même de mécanisme de protection illustrant une certaine crainte d'une agression<sup>69</sup>. « C'est une manière d'occuper l'espace et de pousser les femmes sur le côté. Derrière ce comportement se cache en réalité du sexisme. L'injonction de l'ouverture chez les

hommes, correspond au croisement des jambes chez les femmes, qu'elles soient en jupe ou pas d'ailleurs »<sup>70</sup>. Le *manspreading* fait l'objet de nombreux débats controversés, de nombreuses personnes défendant le fait que cette position est biologiquement plus confortable pour un homme, serrer les jambes pouvant être douloureux pour les testicules. Nous revendiquons ici la recherche de solutions respectueuses et confortables pour chacune et chacun afin que tout le monde puisse occuper une place égalitaire dans l'espace public. Nous estimons possible que les hommes soient installés confortablement, en écartant suffisamment les jambes pour éviter toute douleur éventuelle, tout en ne dépassant pas de leur siège, permettant ainsi à leurs voisin-e-s d'être assis tout aussi confortablement. Si nous insistons ici sur ce phénomène c'est parce qu'il s'inscrit dans une logique de sexisme ordinaire que les FPS ont à cœur de dénoncer pour lutter pour plus d'égalité. Mais nous pointons ici également tous les comportements d'incivilité amenant certaines personnes à gêner leur-s voisin-e-s, par exemple en « dépassant » de leur siège (mettre ses pieds sur le siège d'en face, occuper une place avec un sac, etc.).



### NOS REVENDICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN MATIÈRE SUR LA MOBILITÉ

- **Revoir le format standardisé des sièges des transports en commun, du moins de certains d'entre eux, afin de permettre à chacun-e d'être installé-e confortablement**
- **Inciter l'intégration du manspreading aux règles de civilité et de politesse d'application dans les transports en commun belges, au travers d'un pictogramme spécifique et de campagnes de sensibilisation à ce phénomène**
  - > Soit sur une initiative politique, comme à Madrid
  - > Soit sur initiative propres des opérateurs de transports belges, comme à New York, Tokyo ou Séoul
- **Encourager des campagnes de rappel des comportements respectueux des autres navetteuses/eurs, incluant le fait de ne pas empiéter sur l'espace de ses voisin-e-s**



### NOS REVENDICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ

- **Intégrer de manière transversale la question du genre dans toutes les réflexions liées à l'espace public, afin de tendre vers un partage égalitaire de celui-ci**

61 Katherine CONNOR MARTIN, « Manspreading: how New York City's MTA popularized a word without actually saying it », *Oxford Dictionaries*, 4 septembre 2015.

62 Ce terme désigne la façon dont certains hommes semblent ressentir le besoin et la légitimité d'expliquer une situation donnée à une femme. Cette explication se fait de manière paternaliste et souvent condescendante, car elle a tendance à ne prendre aucunement en compte les connaissances de la femme sur la question.

63 Cette définition se base sur celle de Brigitte GRÉSY, *Petit traité contre le sexisme ordinaire*, 2009.

64 Émilie POYARD, « Manspreading : vous aussi, vous ne supportez plus les hommes qui écartent les jambes dans le métro ? », *Elle*, 13 juin 2017.

65 « EMT Madrid amplía su señalización a bordo del autobús para evitar el "manspreading". Nota de Prensa », *Diario De Madrid*, 06 juin 2017.

66 Floréal HERNANDEZ, « Paris : Des autocollants contre le 'manspreading' font leur apparition dans le métro », *20minutes*, 04 juillet 2017.

67 Julien RENSONNET, « Céline Delforge en lutte contre le 'manspreading' à la STIB », *L'Avenir*, 15 décembre 2016.

68 Coline GUILLAUMIN, citée dans Violaine MORIN, « Comment le 'manspreading' est devenu un objet de lutte féministe », *Le Monde*, 06 juillet 2017.

69 Violaine MORIN, « Comment le 'manspreading' est devenu un objet de lutte féministe... op. cit.

70 Edith MARUÉJOULS, citée dans Fanny MARLIER, « Pourquoi le manspreading fait-il autant polémique en France ? », *Les Inrockuptibles*, 19 juin 2017.

## SARAH

« Tu me préviens quand tu es rentrée ? ». C'est sur les mots de son amie que Sarah quitte la fête qui bat encore son plein. Elle serait bien restée encore un peu mais préfère ne pas rentrer trop tard. Avant de refermer la porte de l'appartement de son amie, Sarah a enfilé sa tenue de camouflage. Manteau long et ample, bonnet. Tout pour cacher ses formes. Elle se félicite d'avoir opté pour un pantalon noir plutôt que pour sa jolie jupe rouge, en prévision de son trajet de retour. Si couvrir ses jambes lui permet d'échapper à l'un ou l'autre regard appuyé, voire pire, ce sera déjà une petite victoire personnelle. Les écouteurs vissés sur les oreilles, Sarah accélère le pas. Elle préfère éviter la petite rue mal éclairée qui relie le bâtiment de son amie à l'arrêt de bus le plus proche. Tant pis, elle marchera un petit peu plus pour rejoindre le métro. Au moins, comme ça, elle peut emprunter de grandes avenues bien éclairées et dans lesquelles il y a toujours d'autres piétons, quelle que soit l'heure. Juste au cas où. Et puis, elle se sent toujours plus en sécurité dans un métro que dans un bus quasiment vide. En approchant de l'entrée de la station, elle constate qu'un groupe d'hommes fume à proximité, en riant aux éclats devant la publicité d'une femme en soutien-gorge. Une petite boule s'installe dans son ventre et elle préfère se diriger vers une autre entrée. Une fois dans la station, elle scanne son ticket, quand quelqu'un vient se coller à elle et la pousse en avant. Surprise, elle se retourne mais constate qu'il s'agit « juste » d'un jeune homme ayant profité de son titre de trans-

port pour forcer le portique. Il lui adresse un sourire en coin en la détaillant de haut en bas, mais s'éloigne sans un mot. Ouf. Sarah se rend sur le quai, quasiment désert et s'assied pour attendre le métro. Le groupe d'hommes qui fumait à l'extérieur débarque à l'autre bout de son quai. Instinctivement, elle se recroqueville un petit peu sur elle-même. Elle se force à paraître absorbée par son téléphone mais les observe du coin de l'oeil. Le métro arrive, elle espère pouvoir monter dans une autre rame qu'eux. Raté.

Elle s'installe non loin d'un couple. Elle se rend bien compte que le groupe l'observe.

Ils rient de plus en plus fort et se mettent à parler d'elle, en haussant la voix pour être sûrs qu'elle les entende. « T'as vu la bonnasse là-bas ? Celle qui fait semblant de pas nous entendre. Hé mademoiselle ! ». Ca y est, c'est parti. Sarah cherche des yeux un soutien auprès des autres personnes qui assistent à la scène. Même si elle sait que dans la majorité des cas, personne n'a envie de s'interposer et de « chercher les ennuis ».

Elle compose le numéro de téléphone de son amie. Mais celle-ci ne décroche pas. Sarah attend le « bip sonore » avant de se mettre à parler toute seule, pour appliquer la technique d'évitement mise au point depuis longtemps avec ses amies. « Bonjour mon Amour ! Je suis dans le métro, j'arrive bientôt ». Faire semblant. Rester au téléphone le plus longtemps possible. Jusqu'à ce qu'ils laissent tomber. C'est

le meilleur moyen de garder ses distances. Son arrêt approche. Il est temps car Sarah sent bien que même si les hommes ne s'approchent pas, ils ne la lâchent pas des yeux. En descendant sur le quai, Sarah souffle de soulagement. Elle remet ses écouteurs et accélère à nouveau. Elle n'a qu'une seule envie, se sentir en sécurité chez elle. Elle a rarement marché aussi vite, et pourtant le trajet entre le métro et chez elle lui semble plus long que jamais. Son quartier est moins fréquenté que celui de son amie. Et donc moins rassurant. Elle jette sans cesse de petits regards furtifs aux alentours et derrière elle. Arrivée devant sa porte, c'est la main tremblante qu'elle tourne la clé dans la serrure. Une fois à l'intérieur, elle s'appuie contre sa porte et compose un SMS du bout des doigts « Je suis bien rentrée, ne t'inquiète pas ! ».



SARAH

## « HÉ MADEMOISELLE ! »

Être interpellée en rue, sifflée, insultée, menacée, suivie, etc. sont tant d'expression de **harcèlement dans l'espace public** auquel chaque femme, quels que soient son âge, sa classe sociale, son origine, sa tenue vestimentaire ou son maquillage, a pu être confrontée dans sa vie. Souvent regroupés sous le terme, pourtant réducteur, de « harcèlement de rue »<sup>71</sup>, ces faits de violence envers les femmes sont de plus en plus pris en compte et dénoncés par les médias<sup>72</sup> et les politiques. Mais ils sont le reflet d'une société dans laquelle le **machisme** est profondément ancré et force est de constater qu'il en faudra plus pour en venir à bout. Le harcèlement sexiste et/ou sexuel peut prendre de nombreuses formes, dont voici une proposition de classification<sup>73</sup>.

### Typologie du harcèlement sexiste et/ou sexuel

CATÉGORIE D'ACTES	TYPES D'ACTES
ACTES VERBAUX / AUDITIFS	INTERPELLATIONS, DEMANDES D'INFORMATIONS PERSONNELLES (NOM, ÂGE, NUMÉRO DE TÉLÉPHONE, ETC.), FAITS DE NOMMER (CORRECTEMENT OU NON) L'IDENTITÉ D'UNE PERSONNE, INSULTES, COMMENTAIRES SUR L'APPARENCE ET/OU LA SEXUALITÉ DE LA PERSONNE HARCELÉE, INVITATIONS SEXUELLES, SIFFLEMENTS, KLAXONS, BRUITS D'ANIMAUX, BRUITS DE BOUCHE, ETC.
ACTES NON-VERBAUX / GESTUELS	REGARDS INSISTANTS, REGARDS DÉSHABILLANTS, FAIT DE POINTER QUELQU'UN-E DU DOIGT, OBSTRUCTION DU PASSAGE, POURSUITE/FILATURE DE QUELQU'UN-E, ENVAHISSEMENT DE L'ESPACE PERSONNEL D'UNE PERSONNE, EXHIBITIONNISME, CRACHATS, ETC.
ACTES PHYSIQUES	ATTOUACHEMENTS, AGRESSIONS PHYSIQUES, BOUSCULADES, FROTTEMENTS SEXUELS, ETC.
ACTES SYMBOLIQUES	GRAFFITIS SEXISTES SUR LES MURS, PUBLICITÉS QUI RÉDUISENT LES FEMMES À DES OBJETS SEXUELS, ETC.

Le harcèlement est une **forme de violence sexiste** qui illustre les **rappports de domination** en place dans nos sociétés, où les corps des femmes sont assimilés à des objets dont certains hommes estiment pouvoir disposer comme bon leur semble. Ainsi, les victimes de harcèlement sont majoritairement des femmes, et les agresseurs des hommes. Lorsque ce sont des hommes victimes de harcèlement, ils le sont majoritairement par rapport à leur orientation sexuelle, avérée ou supposée. Ainsi, ce

71 Cette appellation est réductrice car l'espace public ne se limite pas à la rue. Pour aller plus loin, voir Julie HARLET, *Le harcèlement dans l'espace public, « ceci n'est pas de la drague »*, Analyse FPS, 2014.

72 En Belgique, ce sujet est particulièrement médiatisé depuis 2012, année où la réalisatrice Sofie Peeters diffuse son film *Femme de rue*, retraçant grâce à une caméra cachée, l'ensemble des agressions verbales qu'elle subissait dans les rues de Bruxelles. Si ce film est précurseur et qu'il a le mérite d'avoir ouvert le débat sur cette thématique, certains éléments du film sont remis en cause par de nombreux mouvements, notamment le fait que, dans ce film, certaines populations (maghrébine et issus de milieux populaires) sont particulièrement pointées du doigt, comme si elles étaient plus concernées par le harcèlement de rue que d'autres, ce qui n'est pas le cas. Pour aller plus loin, voir Laurence ROSIER et Patricia MÉLOTTE (coord.), *Harcèlement sexiste dans les transports en commun. Rapport préliminaire*, 2017, pp. 26-30.

73 Laurence ROSIER et Patricia MÉLOTTE (coord.), *Harcèlement sexiste [...] Rapport préliminaire op. cit.*, p. 10.

sont les hommes gays, bisexuels ou trans qui sont les principales cibles des harceleurs.

Deux études, l'une menée au niveau belge par Vie Féminine<sup>74</sup>, l'autre au niveau européen par JUMP<sup>75</sup> présentent des résultats similaires : dans les deux cas, 98% des femmes interrogées déclarent avoir déjà subi, au moins une fois dans leur vie, une situation de harcèlement sexiste dans l'espace public.

Ces faits sont fortement banalisés et encore trop souvent minimalisés. D'après une importante recherche internationale, 75% des femmes belges auraient subi au moins un fait de harcèlement dans l'espace public avant l'âge de 17 ans et environ 55% avant l'âge de 15 ans<sup>76</sup>. Le fait que les femmes subissent de telles violences dès leur plus jeune âge implique que le harcèlement fait partie intégrante de leur quotidien. Cette **banalisation** rend d'autant plus difficile l'estimation de l'ampleur réelle du phénomène, quasiment impossible à quantifier de manière à refléter la réalité.

Si le harcèlement peut être subi par toute femme, sans aucune distinction, il en va de même pour les agresseurs. Les études s'accordent à considérer qu'il n'existe pas de « profil-type » du harceleur<sup>77</sup>. Ainsi, si certaines catégories d'hommes, tels que les jeunes ou les ouvriers, sont plus souvent pointées du doigt, l'explication avancée serait qu'ils passent simplement plus de temps dans la rue que d'autres catégories<sup>78</sup>. Les hommes travaillant dans des bureaux, par exemple, seraient alors plus souvent auteurs de harcèlement sexuel sur leur lieu de travail<sup>79</sup>. Des études ont démontré

que la majorité des hommes interrogés n'avaient pas du tout conscience de l'impact de leur comportement sur les femmes, car ils ne s'étaient simplement jamais posé la question<sup>80</sup>, ce qui révèle un problème en soi.

C'est en 2014 que la législation belge se dote d'une **loi spécifique à l'encontre du sexisme dans l'espace public**<sup>81</sup>. La Belgique devient ainsi le premier pays à définir légalement le sexisme dans l'espace public et à le considérer comme une infraction à part entière. Si cette loi a le mérite de jeter un coup de projecteur sur cette problématique de grande ampleur, sa portée est toutefois bien plus symbolique que répressive. Cette loi est encore trop méconnue du grand public, ce qui n'encourage pas le dépôt de plainte-s. Selon l'enquête menée par Vie Féminine, seules 48% des femmes interrogées connaissent l'existence de cette loi<sup>82</sup>. De plus, la complexité de fournir des preuves des faits rend son application extrêmement difficile<sup>83</sup>.

Cette loi, bien que nécessaire, ne s'avère pas suffisante. Ce constat est posé par de nombreux mouvements féministes et a d'ailleurs été appuyé par le dépôt d'une proposition de résolution devant le Sénat en février 2018<sup>84</sup>. Cette proposition demande notamment au gouvernement fédéral d'évaluer la loi actuelle et, en articulation avec l'ensemble des niveaux de pouvoir, de réfléchir à des améliorations.

74 Laetitia GENIN, *Le sexisme dans l'espace public c'est partout, tout le temps et sous toutes les formes ! Analyse des résultats obtenus dans le cadre de l'appel à témoignages sur le sexisme vécu dans l'espace public*, 2017, p. 10.

75 JUMP, *Sexisme, bientôt fini ? Where do we stand on sexism?*, Bruxelles/Paris, 2016, p. 9.

76 Beth LIVINGSTON, Maria GRILLO et Rebecca PALUCH, *Hollaback! International street harassment survey project*, 2014.

77 Laurence ROSIER et Patricia MÉLOTTE (coord.), *Harcèlement sexiste [...] Rapport préliminaire... op. cit.*, pp. 26-30.

78 Cynthia BOWMAN, « Street Harassment and the Informal Ghettoisation of Women », *Harvard Law Review*, vol. 106, n°3, 1993, p. 531.

79 Pour aller plus loin à ce sujet, voir Amandine MICHEZ, *Le harcèlement sexuel au travail*, Analyse FPS, 2016.

80 Cheryl BENARD et Edith SCHLAFFER, « The Man in the Street: Why He Harasses », *Feminist Frameworks*, 1984, p. 395-398.

81 *Loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public et modifiant la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre la discrimination entre les femmes et les hommes afin de pénaliser l'acte de discrimination*, entrée en vigueur le 3 août 2014.

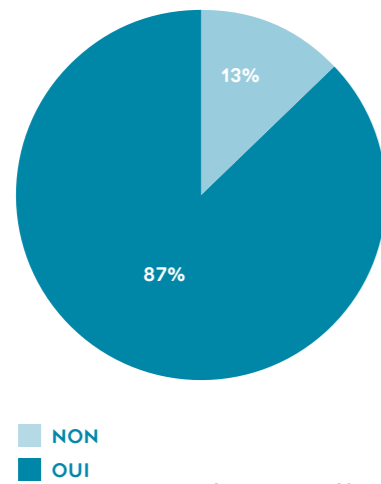
82 Laetitia GENIN, *Le sexisme dans l'espace public... op. cit.*, p. 31.

83 Pour en savoir plus, voir Camille WERNAERS, « La loi contre le sexisme a trois ans : pourquoi si peu de plaintes ? », *Axelle 198*, avril 2017, pp. 12-21.

84 *Proposition de résolution visant à renforcer la lutte contre le sexisme dans l'espace public*, 22 février 2018.

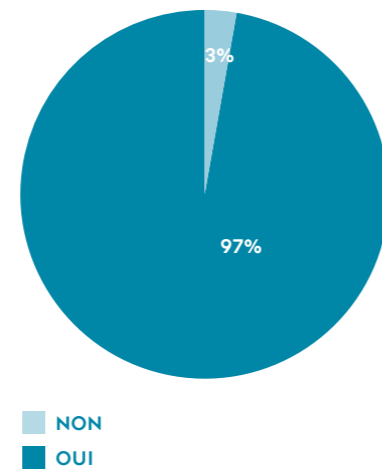


Taux de femmes ayant déclaré avoir été harcelées dans les transports en communs français



Source : FNAUT, 2016

Taux de femmes ayant déclaré craindre d'être harcelées dans les transports en commun français



Source : FNAUT, 2016

## LE HARCÈLEMENT SEXISTE ET/OU SEXUEL DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

En 2015 en France, une étude du Haut Conseil à l'Égalité entre les Femmes et les Hommes a révélé que 100% des femmes interrogées avaient, à un moment ou à un autre de leur vie, été victimes de harcèlement ou d'agressions sexiste-s dans les transports en commun<sup>85</sup>. Ce chiffre pouvant paraître incroyable, a été quelque peu nuancé par un autre rapport français commandité par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). Il en ressort que 87% des répondantes indiquent avoir déjà au moins une fois subi du harcèlement dans les transports en commun<sup>86</sup> et que 97% des répondantes craignent d'être harcelées

à l'avenir<sup>87</sup>. Il est également important de souligner que cette crainte d'être harcelée est présente de manière relativement constante **dans toutes les catégories d'âges** des répondantes<sup>88</sup>. Les trois premières catégories d'âge sont particulièrement proches. L'élément qui varie le plus est la fréquence à laquelle cette crainte survient, nettement plus importante chez les moins de 40 ans que chez les plus de 65 ans. Aucune enquête de ce type n'a été réalisée en Belgique, nous ne disposons donc pas de chiffres, ne fût-ce qu'estimés, de l'ampleur de ce phénomène. L'enquête de Vie Féminine, portant sur le sexisme dans l'espace public au sens large, démontre toutefois qu'environ 24% des situations de sexisme vécues par les répondantes ont eu lieu dans les transports en commun (en ce compris dans les lieux d'attente)<sup>89</sup>.

85 HAUT CONSEIL À L'ÉGALITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES, *Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun*, Avis n°2015-04-16-VIO-16, 16 avril 2015, p. 5.

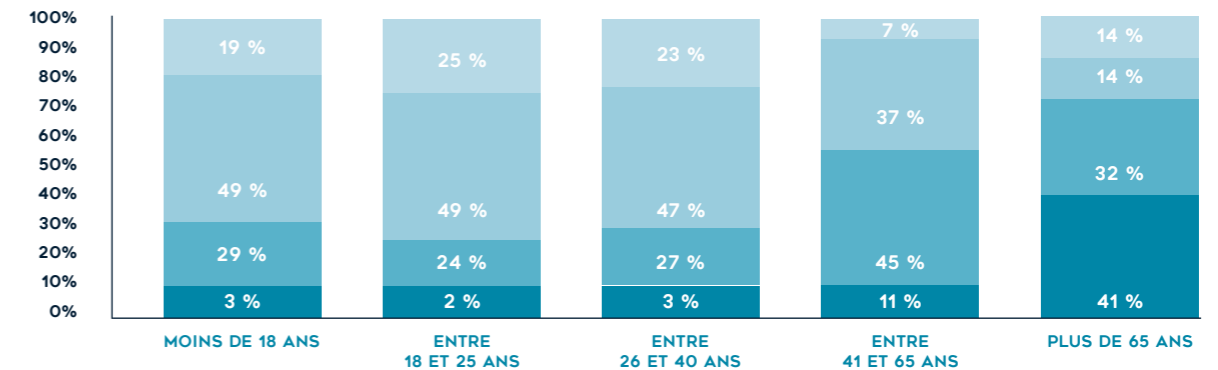
86 Marc DEBRINCAT, Christiane DUPART et Clélia LAURENT, *Étude sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles faites aux femmes dans les transports publics*, 14 juin 2016, p. 11.

87 *Ibid.*, p. 12.

88 Marc DEBRINCAT, Christiane DUPART et Clélia LAURENT, *Étude sur le harcèlement sexiste...* op. cit., p. 12.

89 Laetitia GENIN, *Le sexisme dans l'espace public...* op. cit., p. 18.

Proportion de femmes craignant d'être harcelées dans les transports en commun français, selon leur âge



■ TRÈS RÉGULIÈREMENT  
■ RÉGULIÈREMENT  
■ RAREMENT  
■ JAMAIS

Source : FNAUT, 2016

Malgré ces différents pourcentages évoqués ci-dessus, en 2016, 266 cas de violences sexuelles dans les transports en commun ont été enregistrés auprès de la police fédérale pour l'ensemble de la Belgique<sup>90</sup>. Selon toute vraisemblance, ce chiffre semble dont **peu représentatif du quotidien des femmes dans les transports en commun**. Toujours selon l'enquête de Vie Féminine, seules 3% des victimes porteraient plainte lors d'un cas de sexisme<sup>91</sup>. Cet écart entre le taux de femmes victimes et le nombre de dépôts effectifs de plaintes révèle l'ampleur du **« chiffre noir »**, c'est-à-dire le nombre de cas qui ne sont pas signalés et dont l'ampleur réelle est, de fait, non quantifiable. Dans de nombreux cas de harcèlement verbal ou physique considéré comme « léger » (comme des attouchements), les femmes victimes déclarent souvent qu'« heureusement, rien de grave n'est arrivé ». Une telle phrase démontre que les victimes ne nient pas la violence qu'elles ont subie mais que « cela aurait pu être pire », prouvant ainsi une

**minimalisation** des faits. Ce sentiment contribue probablement également à **l'invisibilisation du phénomène**, les femmes se sentant peu légitimes de déposer plainte<sup>92</sup>. Quoi qu'il en soit, toutes les études menées au niveau international démontrent que le harcèlement est omniprésent et doit impérativement être davantage pris au sérieux par l'ensemble de la société.

C'est pourquoi, afin de compléter la loi concernant le sexisme dans l'espace public, le Parlement wallon a voté en mars 2018 une résolution visant à renforcer la lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun<sup>93</sup>. Ce texte est très complet et regroupe de nombreuses recommandations concrètes, qui rejoignent les revendications portées par notre mouvement<sup>94</sup>. Par ce biais, le Parlement intime à la Société régionale wallonne du transport, le groupement des différents TEC régionaux :

90 BELGA, « Le Parlement wallon réclame la fin du harcèlement sexiste dans les transports en commun », RTBF Info, 01 mars 2018.

91 Laetitia GENIN, *Le sexisme dans l'espace public...* op. cit., p. 26.

92 Laurence ROSIER et Patricia MÉLOTTE (coord.), *Harcèlement sexiste[...] Rapport préliminaire...* op. cit., p. 31.

93 PARLEMENT WALLON, *Résolution visant à lutter contre le phénomène de harcèlement sexiste dans les transports en commun*, 28 février 2018.

94 Celles-ci sont détaillées dans un encadré en fin de ce chapitre, page 47.

1. de mener une campagne globale de sensibilisation à la problématique du harcèlement sexuel via les canaux de communication internes et externes de la SRWT (bus, abris, réseaux sociaux, site internet du Groupe TEC, etc.), en mettant à disposition à cet effet des espaces d'affichage gratuits dans les bus TEC ayant notamment pour objet :

a. de médiatiser les lois concernant le harcèlement sexiste et les agressions sexuelles dans les lieux publics dans et aux abords des transports ;

b. d'informer les victimes des procédures et de leurs droits (et notamment de rappeler aux victimes que les comportements sexistes filmés par caméra dans les bus peuvent être demandés par le procureur du Roi) ;

c. d'informer sur le comportement à avoir lorsque l'on est témoin d'une agression sexuelle ;  
– d'informer des numéros d'urgence à composer en cas de harcèlement ou d'agression ; Ces campagnes devront éviter le sexisme bienveillant et toucher également les hommes. À cet effet, le TEC veillera à consulter le Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes (CWEHF), ou autre comité ad hoc ;

2. d'intégrer, dans le cadre des conditions de vente, un critère relatif aux comportements sexistes ;

3. d'étudier les mécanismes de suivi légal en matière de harcèlement sexuel ;

4. d'envisager avec le Groupe TEC la mise en place d'une application smartphone permettant de rapporter les comportements de harcèlement sexuel tant à l'égard des usagers qu'à l'égard du personnel et de permettre l'appel d'urgence ;

5. de permettre une quantification du phénomène de harcèlement sexuel dans les transports en commun en intégrant un indicateur y relatif dans le questionnaire de satisfaction des usagers et assurer la publication de ces données ;

6. d'intégrer formellement, dans la formation initiale et continue du personnel de la SRWT, un module relatif au phénomène du harcèlement sexuel :

a. afin que celui-ci puisse agir adéquatement ;  
b. comprenant la législation applicable en matière de lutte contre le harcèlement sexuel, dans le cadre de son activité ;  
c. lui permettant d'informer et relayer la procédure applicable en matière de dépôt de plainte concernant le harcèlement sexuel ;

7. d'intégrer, dans le rapport d'ambiance du chauffeur réalisé quotidiennement, un critère relatif aux faits de harcèlement sexuel ou d'atteinte à l'intégrité humaine ;

8. d'étudier l'intérêt de mettre en place un système d'arrêt à la demande ;

9. de favoriser la mixité du personnel des TEC via la politique de recrutement et la collaboration avec les services de police ;

10. d'interdire au sein des espaces publicitaires appartenant au Groupe TEC, les campagnes publicitaires véhiculant des stéréotypes de genre ou une image dégradante et objectivante des femmes ;

11. d'inclure les modalités visant à lutter contre toute forme de harcèlement ou violences basées sur le genre dans les futurs contrats de service public du Groupe TEC ;

12. d'inclure les modalités visant à lutter contre toute forme de harcèlement ou violences basées sur le genre dans les futurs contrats de gestion de la SRWT ;

13. de faire rapport de l'avancement des dispositions de cette résolution dans une annexe spécifique du rapport d'activités des diverses directions régionales des TEC.

## « LE PHÉNOMÈNE DES « FROTTEURS »

Si le harcèlement dans les transports en commun s'inscrit pleinement dans le harcèlement dans l'espace public, un élément lui est spécifique : la **promiscuité**, due à des espaces confinés. Ainsi, le phénomène des « frotteurs », fréquent durant les heures d'affluence, est particulièrement à dénoncer. Ce terme fera d'ailleurs son apparition dans le dictionnaire Robert en 2019, preuve que l'ampleur du phénomène est peu à peu mise en avant. La définition qui en est donnée est « une personne qui recherche les contacts érotiques en profitant de la promiscuité dans les transports en commun »<sup>95</sup>. Cette définition ne prend aucunement en compte la dimension sexiste d'une telle forme d'attouchement et ne précise pas que ce contact s'exerce sans le consentement de la personne concernée<sup>96</sup>.

Bien que ce phénomène soit dénoncé par de très nombreuses femmes et par les mouvements féministes, celui-ci est encore trop banalisé. C'est notamment le cas dans la tribune publiée le 9 janvier 2018 dans le Monde, signée par 100 femmes, dont Catherine Deneuve, en réaction aux mouvements **#MeToo** et **#BalanceTonPorc**. Ce texte<sup>97</sup> souligne qu'une femme « peut veiller à ce que son salaire soit égal à celui d'un homme, mais ne pas se sentir traumatisée à jamais par un frotteur dans le métro, même si cela est considéré comme un délit. Elle peut même l'envisager comme l'expression d'une grande misère sexuelle, voire comme un non-événement. » Nous nous opposons vivement à une telle banalisation d'une forme d'attouchement sexuel, où le

consentement des victimes, majoritairement des femmes, n'est nullement pris en compte et où les actes de l'agresseur sont minimalisés et même justifiés.

Il faut ici souligner la prise en charge de ce phénomène par certaines autorités publiques. C'est notamment le cas de la ville de Mexico, qui a lancé en 2017 une campagne insolite de sensibilisation à ce sujet<sup>98</sup>. Les rames de métro ont ainsi été dotées de sièges où des reliefs laissent apparaître des formes « masculines ». Ainsi, toute personne s'asseyant sur ce siège aura la même sensation que les personnes victimes de « frotteurs ». Une méthode « choc » et originale pour dénoncer le phénomène et sensibiliser l'ensemble des usagères/ers des transports en commun.

### DES ACTIONS CONCRÈTES MENÉES PAR LES OPÉRATEURS DE TRANSPORT BELGES

Afin de lutter contre le harcèlement dans les transports en commun, les différents opérateurs de transports en commun mettent régulièrement à disposition des **espaces publicitaires** pour afficher des campagnes menées par les pouvoirs publics ou par des associations<sup>99</sup>. Diverses **actions plus directes**, comme des distributions par exemple, sont également autorisées aux arrêts ou dans les gares. La STIB et le TEC ont été un pas plus loin et ont marqué leur soutien, via des **partenariats**, à certaines campagnes de sensibilisation.

95 Marcela IACUB, « Chronique à contresens : Misérables 'frotteurs' », *Libération*, 25 mai 2018.

96 Pour aller plus loin sur la notion de consentement, voir la campagne réalisée en 2018 par la Fédération des Centres de Planning familial des Femmes Prévoyantes Socialistes, *Et si on parlait de consentement ?*, URL : <http://www.planningsfps.be/federation/actions/Nos-campagnes/Pages/campagne2018-consentement.aspx>.

97 COLLECTIF, « Nous défendons une liberté d'importuner, indispensable à la liberté sexuelle », *Le Monde*, 9 janvier 2018.

98 Stéphanie O'BRIEN, « Un siège de métro aux formes 'très' masculines pour dénoncer les frotteurs », *Le Figaro Madame*, 29 mars 2017.

99 Si le réseau d'affichage a déjà bénéficié à diverses campagnes, l'exemple le plus médiatisé reste la campagne menée en 2012 par « Touche pas à ma pote » à Bruxelles. Un tram de la STIB, circulant sur l'une des lignes les plus fréquentées (la ligne 4) avait porté les couleurs de la campagne, lui offrant ainsi une grande visibilité, et ce pendant près de 6 mois. Pour plus d'informations, voir <https://www.amazone.be/spip.php?article4696>.



Dans le cadre de sa campagne récurrente « Non, c'est non »<sup>100</sup>, Amnesty International a mené, en mars 2018, des actions de sensibilisation au harcèlement dans l'espace public. Le TEC s'est associé au volet du projet portant sur le harcèlement dans les transports en commun<sup>101</sup>. Ainsi, un accoudoir de siège de bus TEC a été transformé pour l'occasion en « main baladeuse », afin de sensibiliser le grand public. La STIB s'est quant à elle associée à l'ONG Plan International en octobre 2018<sup>102</sup>. L'ONG a constitué un groupe de 14 jeunes Bruxellois-es pour mener le projet « BruxElles », visant à photographier des scènes de harcèlement sexiste dans l'espace public de la capitale. Le projet se poursuit actuellement par ce partenariat avec la STIB, l'objectif étant que ces jeunes deviennent des interlocutrices/teurs de choix pour l'élaboration d'un plan de lutte contre le harcèlement sur le ré-

seau de transports bruxellois<sup>103</sup>. Durant sept mois, ces jeunes rencontreront le personnel de la STIB (conductrices/teurs, personnel de sécurité, équipe de communication, etc.) pour, d'une part, les sensibiliser à la problématique du harcèlement, de l'autre pour mieux comprendre leur réalité quotidienne, afin que le plan de lutte contre le harcèlement soit en adéquation avec leur travail de terrain<sup>104</sup>.

### DE NOMBREUSES INITIATIVES INSTITUTIONNELLES À L'ÉTRANGER

De très nombreuses actions (de prévention, de sensibilisation ou d'entraide) relatives au harcèlement dans les transports en commun ont été mises en place à travers le monde, que ce soit par des mouvements citoyens, des associations ou des structures diverses.

100 Pour plus d'informations, voir <https://www.amnesty.be/camp/droits-des-femmes/>.

101 Pour plus d'informations, voir <https://www.amnesty.be/infos/actualites/article/amnesty-se-mobilise-contre-le-harcèlement-sexuel-dans-les-lieux-publics> et <https://presse.groupe.infotec.be/le-tec-et-amnesty-international-disent-non-au-harcèlement-sexuel-dans-les-lieux-publics>.

102 Pour plus d'informations, voir <https://www.planinternational.be/fr/blog/les-jeunes-et-la-stib-unis-contre-le-harcèlement-sexuel>.

103 Elodie BLOGIE, « Des jeunes pour piloter le plan anti-harcèlement de la STIB », *Le Soir en ligne*, 11 octobre 2018.

104 Barbara WESOLY, « Plan International Belgique et la STIB lancent une incroyable collaboration pour lutter contre le harcèlement sexuel à Bruxelles », *Flair*, 11 octobre 2018.

Nous proposons ici de nous intéresser à quelques initiatives institutionnelles<sup>105</sup> dont les politiques et les opérateurs de transports belges pourraient s'inspirer pour améliorer la situation en Belgique.

### DES POINTS D'INFORMATION SPÉCIFIQUES

Au Mexique et au Brésil notamment, des **kiosques** spécifiques ont été créés ou réaménagés dans les stations de métro, permettant aux usagères/ers de venir y chercher de l'aide, des informations et/ou de rapporter d'éventuels incidents<sup>106</sup>. La diffusion de ces informations passe évidemment par une formation adéquate du personnel.

De telles initiatives ont le mérite d'offrir une grande visibilité à cette problématique qui est, dès lors, moins banalisée. Les personnes (victimes comme témoins) se sentent donc plus « légitimes » de dénoncer de tels faits et d'y réagir.

### DES APPLICATIONS MOBILES POUR DÉNONCER DES FAITS DE HARCÈLEMENT

Certains pays ont également développé des **applications mobiles spécifiques**. La région d'Île de France a créé l'application « Alerte 3117 » en 2010, pour dénoncer les faits de harcèlement dans les transports en commun de la région<sup>107</sup>. Celle-ci a été étendue à l'ensemble du réseau ferroviaire de la SNCF en France métropolitaine en 2013. Cette application permet de mettre en relation les usagères/ers des transports (victimes ou témoins d'agressions

sexuelles) avec des centres d'appels d'urgence (accessibles 7j/7 et 24h/24), par téléphone ou par SMS. Les agent-e-s sont spécifiquement formé-e-s pour répondre à ces situations et alertent directement les agents de terrain, qui garantissent une intervention dans un délai maximal de 6 minutes. L'application permet de géolocaliser la personne, permettant ainsi une intervention encore plus rapide.

L'application mexicaine « Hazme el paro! »<sup>108</sup>, en français « Donne-moi un coup de main ! », lancée en 2015, permet quant à elle de consigner les agressions sexuelles ayant eu lieu sur le réseau de transport de Mexico. Les victimes peuvent ainsi témoigner mais les témoins peuvent également interagir pour dénoncer les faits<sup>109</sup>. La prévention et la lutte contre les violences sexistes dans les transports en commun se font donc de manière solidaire et collaborative.

En Belgique, une application aux mêmes visées existe, mais a été lancée par une ASBL et non par un service public. L'application « Touche pas à ma pote »<sup>110</sup> permet de témoigner et d'interagir avec une communauté engagée contre le harcèlement dans l'espace public (et non spécifiquement dans les transports en commun). Pour chaque agression dénoncée (par une victime ou par un-e témoin), l'alerte est géolocalisée et automatiquement envoyée aux personnes ayant téléchargé l'application et se trouvant à proximité, permettant ainsi une intervention de tierces personnes.

105 Il serait impossible ici de réaliser un tour d'horizon exhaustif de l'ensemble des initiatives institutionnelles prises à travers le monde en matière de harcèlement dans les transports en commun. Nous ne reprendrons d'ailleurs pas des éléments concrets qui sont évoqués dans d'autres chapitre de cette étude, comme la collecte de données relatives au harcèlement dans les transports ; la campagne mexicaine dénonçant le phénomène des « frotteurs » ; la nécessité de former le personnel des transports en commun à la question du harcèlement, afin qu'il puisse apporter une aide adéquate à ces situations ou encore la prise en compte de ces éléments dans l'aménagement du territoire. Pour aller plus loin dans les initiatives à l'étranger, voir Laurence ROSIER et Patricia MÉLOTTE (coord.), *Harcèlement sexiste[...] Recommandations... op. cit.*, pp. 17-29.

106 Laurence ROSIER et Patricia MÉLOTTE (coord.), *Harcèlement [...] Recommandations... op. cit.*, pp. 17 et 19.

107 Yohan BLAVIGNAT, « Harcèlement dans les transports : signaler une agression grâce à une application », *Le Figaro.fr*, 21 mars 2018.

108 Pour plus d'informations, voir : <https://hazmeelparo.wordpress.com>.

109 Laurence ROSIER et Patricia MÉLOTTE (coord.), *Harcèlement sexiste[...] Recommandations... op. cit.*, p. 17.

110 Pour plus d'informations, voir <https://www.zero sexism.brussels/fr/engage-toi/>.

111 Salomé GEGOUT, « Transport genré : wagon-femmes et taxi girl, les bonnes solutions ? », *Le Journal des Femmes*, 15 septembre 2017.



## DES LIGNES, VOITURES ET/OU SIÈGES RÉSERVÉ-E-S AUX FEMMES

Plusieurs pays et/ou villes ont poussé la réflexion plus loin et ont décidé de mettre en place des **services de transports réservés exclusivement aux femmes**. Dans certains cas, il s'agit de sièges, dans d'autres des voitures voire même des lignes entières qui ne peuvent être empruntées que par des femmes (et des enfants).

C'est au Japon en 2005 que les premiers **wagons** de trains réservés aux femmes ont fait leur apparition, alors vus comme un moyen de mettre fin au phénomène des « frotteurs »<sup>111</sup>. De très nombreuses villes ont ensuite transposé ce modèle sur leurs réseaux de transports, certains avec plus de succès que d'autres (à Dubaï, par exemple, cela perdure, alors qu'à Jakarta le projet a été abandonné, faute de succès).

Ainsi, dans la ville de Mexico, certaines **lignes de bus** et voitures de métro sont uniquement accessibles aux femmes<sup>112</sup>. Afin d'éviter que certain-e-s interprètent ces initiatives comme des soutiens à des femmes « faibles », ces lignes portent le nom de femmes révolutionnaires mexicaines. Les véhicules de ces lignes sont également conduites exclusivement par des femmes, ce qui a permis à celles-ci d'accéder en masse aux emplois dans le secteur des transports en commun, dans lequel elles étaient jusque-là peu représentées<sup>113</sup>.

Au Népal, des **sièges** réservés aux femmes ont fait leur apparition dans les bus, mais n'ont pas rencontré de satisfaction de la part des usagères. Les autorités ont alors décidé de mettre en place des bus pour femmes à Katmandou, qui roulent tôt le matin et durant les heures de pointe du soir<sup>114</sup>.

Surnommés les « **transports roses** »<sup>115</sup>, ces diverses initiatives ne résolvent par contre en rien les agressions dans les autres lieux liés aux transports en commun (arrêts, gares, quais, couloirs d'accès, etc.). Ce type d'initiative pose question car il remet en cause le principe même de la mixité dans l'espace public et se base ainsi sur l'idée que séparer les hommes des femmes est la meilleure solution pour limiter le sexisme. Ce cloisonnement peut également renforcer l'idée reçue<sup>116</sup> qu'il est « dans la nature des hommes de ne pas pouvoir résister à leurs pulsions »<sup>117</sup>. Une dérive possible est, à nouveau, de faire reposer la culpabilité (en tout ou en partie) sur les épaules de la victime : si une femme décide de voyager dans un wagon mixte, elle pourrait s'exposer à des remarques telles que « ce ne serait pas arrivé si elle avait voyagé dans le bon wagon »<sup>118</sup>.

## DES SYSTÈMES D'ARRÊT À LA DEMANDE

Enfin, une autre initiative institutionnelle mise en place pour lutter contre le sentiment d'insécurité des femmes dans les transports en commun est le **système d'arrêt à la demande**.

Expérimenté (avec succès) notamment par la ville de Montréal et par plusieurs villes françaises, le principe est de permettre aux usagères/ers, de descendre entre deux arrêts de bus, en soirée et durant la nuit. Cela leur permet ainsi de se rapprocher au maximum de leur destination, tout en ayant le mérite de « sensibiliser les agents, les conducteurs et les usagers au fait que les transports ne sont pas forcément un espace agréable pour les femmes »<sup>119</sup>. Il n'est évidemment pas possible (pour des raisons logistiques et/ou sécuritaires) que les bus s'arrêtent

n'importe où, mais la circulation moins dense des heures creuses peut facilement permettre de trouver des endroits sûrs pour laisser descendre les personnes qui le souhaitent.

Cette initiative a le mérite d'être facilement (et rapidement) mise en application, vu qu'elle ne nécessite que peu d'investissements financiers (si ce n'est la sensibilisation des conductrices/teurs) et n'implique pas d'aménagements logistiques spécifiques.

La résolution adoptée par le Parlement wallon en mars 2018 évoquée ci-dessus<sup>120</sup> recommande, en son point 8 « d'étudier l'intérêt de mettre en place un système d'arrêt à la demande »<sup>121</sup>. Nous ne pouvons que saluer cette recommandation, dont nous soutenons vivement la mise en place et qui, nous l'espérons, pourra être appliquée aux autres opérateurs régionaux de transports en commun.

### ↘ NOS REVENDEICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ

- **Mener une vaste enquête relative au harcèlement sexiste dans les transports en commun à tous les niveaux de pouvoir**, afin de tenter d'en mesurer l'ampleur en Belgique
- **Pérenniser des actions de sensibilisation relatives au harcèlement dans les transports en commun**, et y intégrer le phénomène des « frotteurs »
- **Veiller à l'application de la résolution du Parlement wallon relative à la lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun**
- **Adapter cette résolution du Parlement wallon aux autres niveaux de pouvoir** afin que ces recommandations puissent être appliquées aux autres opérateurs de transports en commun
- **Veiller particulièrement à la mise en place du système d'arrêt à la demande pour les opérateurs de transports gérant des services de bus** (TEC et STIB)

### ↘ NOS REVENDEICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ

- **Encourager une évolution de la loi de 2014 relative au sexisme dans l'espace public** afin de la rendre plus applicable dans les faits
- **Sensibiliser l'ensemble de la population à l'existence de cette loi relative au sexisme dans l'espace public**, encore trop peu connue actuellement
- **Appliquer le gender mainstreaming à l'ensemble des espaces publics, en ce compris les lieux spécifiquement en lien avec les transports en commun** (arrêts, couloirs d'accès, quais, etc.)

112 Laurence ROSIER et Patricia MÉLOTTE (coord.), *Harcèlement sexiste[...] Recommandations...* op. cit., p. 18.

113 Pour plus d'informations concernant la proportion de femmes dans le personnel des opérateurs de transports, voir ci-dessous pages 57 à 59.

114 Laurence ROSIER et Patricia MÉLOTTE (coord.), *Harcèlement sexiste[...] Recommandations...* op. cit., p. 19.

115 Dans diverses villes, des « taxis roses » réservés aux femmes et engageant exclusivement des conductrices ont également été mis en place. Ceux-ci ne sont pas développés dans le cadre de cette étude, les taxis n'ayant pas été ici considérés comme des transports en commun.

116 Pour plus d'informations à ce sujet, voir la campagne « Même pas vrai – Faut pas croire tout ce qu'on raconte », menée par la Fédération des Centres de Planning familial des Femmes prévoyantes socialistes et dénonçant les stéréotypes en matière de sexualité : [www.memepasvrai.be](http://www.memepasvrai.be).

117 Salomé GEGOUT, « Transport genré : wagon-femmes et taxi girl, les bonnes solutions ?... » op. cit.

118 *Ibid.*

119 Christine DUPART, citée dans Salomé GEGOUT, « Transport genré : wagon-femmes... » op. cit.

120 Voir ci-dessus, pages 41 et 42.

121 PARLEMENT WALLON, *Résolution visant à lutter contre le phénomène de harcèlement...* op. cit.



## « TANT PIS, ELLE MARCHERA UN PETIT PEU PLUS »

Le cas de Sarah est représentatif de celui de nombreuses femmes. Il illustre un **sentiment d'insécurité dans l'espace public** en général, et particulièrement dans les transports en commun. Son parcours démontre aussi plusieurs **« stratégies » d'évitement** que Sarah met en place pour tenter de passer la plus inaperçue possible et, donc, d'éviter d'être l'objet de harcèlement.

### L'INSÉCURITÉ AUX ARRÊTS ET DANS LES TRANSPORTS

Diverses études démontrent que l'espace public est encore trop souvent **« pensé par et pour des hommes »**, les femmes étant encore associées, voire confinées, à l'espace domestique<sup>122</sup>. La dimension de genre devrait, dès lors, être prise en compte dans l'aménagement du territoire<sup>123</sup>. Il s'agirait donc d'appliquer à l'espace public le concept de **gender mainstreaming**. Celui-ci est défini par le Conseil de l'Europe comme « la (ré) organisation, l'amélioration, l'évolution et l'évaluation des processus de prise de décision, aux fins d'incorporer la perspective de l'égalité entre les femmes et les hommes dans tous les domaines et à tous les niveaux, par les acteurs généralement impliqués dans la mise en place des politiques »<sup>124</sup>. Le fait que l'espace public soit mal adapté aux

besoins des femmes peut expliquer que de nombreuses femmes ressentent une réelle insécurité dans les espaces publics<sup>125</sup>. Le Moniteur belge de sécurité<sup>126</sup> démontre que le sentiment d'insécurité est plus fréquent chez les femmes que chez les hommes. Ainsi, 10% des femmes en Belgique se sentiraient « souvent » ou « toujours » en insécurité dans l'espace public, contre 5,6% des hommes. De même, une plus grande part de femmes (9,2%) que d'hommes (5,1%) a répondu positivement à la question « Vous arrive-t-il d'éviter de prendre les transports en commun parce que vous ne les trouvez pas sûrs ? »<sup>127</sup>.

Ce sentiment d'insécurité ressenti par de nombreuses femmes résulte, selon des études, de deux aspects : d'une part, de la **conséquence d'agressions** réelles envers les femmes, qui échappent souvent aux statistiques lorsqu'elles ne font pas l'objet d'un dépôt de plainte, d'autre part de **l'interiorisation d'une vulnérabilité** supposée « innée »<sup>128</sup> chez les femmes<sup>129</sup>.

L'ampleur du harcèlement dans l'espace public est donc l'une des causes de ce sentiment d'insécurité, qui est une **forme d'entrave à la liberté de déplacement des femmes**, réduisant ainsi leur occupation dans l'espace public. L'on peut donc considérer que le harcèlement dans l'espace public est une violation de deux droits humains fon-

damentaux : le droit à la sécurité et à la liberté de circuler<sup>130</sup>. La chercheuse Marie Gilow déclare à ce propos : « Plus qu'à une interdiction de profiter librement de l'espace public, le sentiment d'insécurité conduit à une restriction du champ des possibles et à une multitude de limitations »<sup>131</sup>. Ce sentiment devient alors l'expression d'une forme de présence « non légitime » des femmes dans l'espace public.

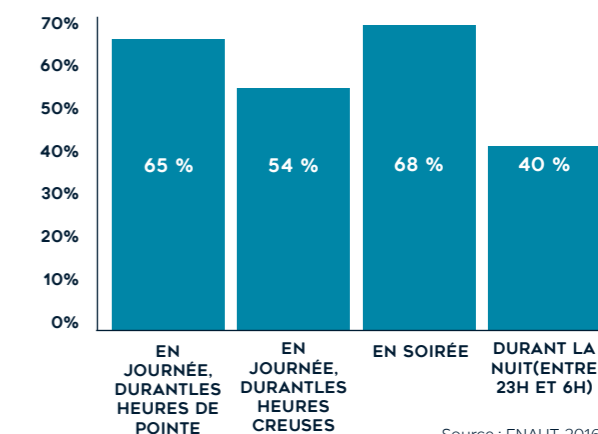
Le fait de **se déplacer seule** est aussi identifié comme une cause possible d'insécurité. D'après l'enquête française de la FNAUT, 97% des femmes qui ont subi des faits de harcèlement dans les transports publics étaient seules, mais 21% des répondantes déclarent avoir déjà été victime alors qu'elles étaient accompagnées<sup>132</sup>.

Ce sentiment d'insécurité est renforcé lorsque les femmes se déplacent à des **heures tardives**, et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord parce qu'au plus il est tard (ou tôt), au moins il y a de monde dans les espaces publics. Si une foule peut, pour d'autres raisons, être source d'angoisses ou une situation propice à certains actes (comme ceux des « frotteurs », évoqués ci-dessus<sup>133</sup>), l'absence d'autres passant-e-s renforce le sentiment que, s'il arrivait quelque chose, personne ne pourrait intervenir. Ensuite parce que **l'obscurité** joue également un rôle important : se déplacer dans des lieux trop peu ou mal éclairés peut s'avérer peu rassurant. Un bon éclairage est donc indispensable dans l'ensemble des lieux publics, qu'il s'agisse de rues, de parcs mais également des arrêts et couloirs d'accès de transports en commun. La localisation des arrêts est également importante : attendre à un arrêt situé à proximité de restaurants, bars

ou commerces aura un caractère plus rassurant qu'attendre dans une rue peu fréquentée, d'autant plus en soirée<sup>134</sup>.

Il faut pourtant souligner que les faits de harcèlement sont loin d'être réduits aux heures tardives. L'enquête française de la FNAUT démontre bien que ce phénomène est constant tout au long de la journée<sup>135</sup>.

### Moment du fait de harcèlement dans les transports en commun français



Source : FNAUT, 2016

Dans le cas de Sarah, le sentiment d'insécurité est lié à ces différents aspects : elle se déplace seule, dans l'obscurité, et dans des rues où peu de personnes sont présentes. Il faut aussi souligner que cette peur ne la quitte pas, et ce tout au long de son chemin. Elle est présente tant dans la rue, qu'à l'abord de la station de métro, sur le quai et dans le véhicule. L'enquête française de la FNAUT

122 Sur le sujet, voir notamment Muriel SACCO et David PATERNOTTE (dir.), *Partager la ville. Genre et espace public en Belgique francophone, Louvain-la-Neuve, 2018* ; Virginie TUMELAIRE, *Genre et espaces publics. Donner de l'espace à l'égalité de genre, Bruxelles, 2015* ; ou encore CENTRE HUBERTINE AUCLERT, *Femmes et espaces publics. Pour l'égalité entre les femmes et les hommes dans la rue, les transports et les espaces loisirs, 2018*.

123 Un projet pilote a été lancé en mai 2018 à Namur : il s'agit de la première ville belge à intégrer une analyse genrée dans le cahier des charges de la construction d'un nouveau quartier. Pour plus d'informations, voir : Magali VERONESI, « Namur crée un quartier women friendly », *DH.net*, 31 mai 2018.

124 Pour plus d'informations à ce sujet, voir : [https://igvm-iefh.belgium.be/fr/activites/gender\\_mainstreaming](https://igvm-iefh.belgium.be/fr/activites/gender_mainstreaming).

125 Pour aller plus loin, voir Marie GILOW, « Enjeu spatial, enjeu social. Le sentiment d'insécurité des femmes à Bruxelles », *Cahiers de l'UF*, n°12, 2016.

126 Il s'agit d'une enquête récurrente menée auprès d'un panel de citoyen-ne-s par la Police fédérale, en partenariat avec le SPF Intérieur, les zones de police et les autorités locales. Pour plus d'informations, voir [www.besafe.be](http://www.besafe.be).

127 Isabelle VAN DEN STEEN, Ellen VAN DEN BOGAERDE et Annelies DE BIE, *Moniteur de sécurité 2008-2009. Analyse de l'enquête fédérale*, Bruxelles, 2009, p. 24.

128 En tant que mouvement féministe, nous insistons bien ici sur le fait que cette « vulnérabilité » des femmes ne résulte en rien de caractéristiques biologiques mais que celle-ci est construite par la dimension de genre, c'est-à-dire par la façon dont la société perçoit l'identité féminine.

129 Marie GILOW, « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies », *Brussels Studies*, doc. n°87, 2015, p. 1.

130 Laurence ROSIER et Patricia MÉLOTTE (coord.), *Harcèlement sexiste[...] Rapport préliminaire... op. cit.*, p. 33.

131 Marie GILOW, « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles... op. cit. », p. 2.

132 Marc DEBRINCAT, Christiane DUPART et Clélia LAURENT, *Étude sur le harcèlement sexiste... op. cit.*, p. 15.

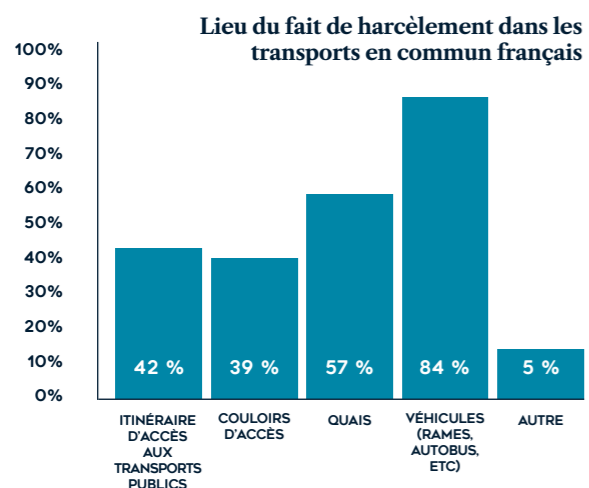
133 Voir ci-dessus, page 43.

134 L'application du *gender mainstreaming* à Vienne a pris en compte ces différents éléments pour la localisation et l'aménagement des arrêts et des aires d'attente des transports en commun. Ceux-ci sont placés à proximité de lieux « vivants » (commerces, cafés, etc.), sont fortement éclairés, et sont disposés de manière à offrir une grande visibilité des alentours. Au niveau des véhicules-mêmes, les wagons de métro connectés les uns aux autres sont préférés aux rames séparées, afin de permettre une meilleure visibilité d'ensemble et de renforcer l'intervention potentielle de témoins. Pour plus d'informations, voir Laurence ROSIER et Patricia MÉLOTTE (coord.), *Harcèlement sexiste[...] Recommandations... op. cit.*, pp. 20-21.

135 Marc DEBRINCAT, Christiane DUPART et Clélia LAURENT, *Étude sur le harcèlement sexiste... op. cit.*, p. 15.

Les répondantes pouvaient choisir plusieurs réponses, par exemple pour relater plusieurs faits de harcèlement. Le total des catégories n'atteint donc pas 100%, ce qui sera aussi le cas d'autres graphiques ci-dessous.

a également interrogé les répondantes sur les lieux où elles avaient été victimes de harcèlement<sup>136</sup>. Leurs réponses prouvent que les craintes de Sarah peuvent être justifiées : ceux-ci peuvent subvenir tant dans les véhicules que sur les quais, dans les couloirs d'accès ou sur l'itinéraire menant aux transports. La majorité des faits de harcèlement (84%) ont toutefois lieu à bord des véhicules. Cela s'explique par le temps passé à bord (qui est a priori supérieur au temps passé dans les autres lieux évoqués ci-dessus). Comme nous l'avons vu avec l'exemple des « frotteurs », la promiscuité à l'intérieur des transports en commun joue probablement aussi un rôle dans cette proportion.



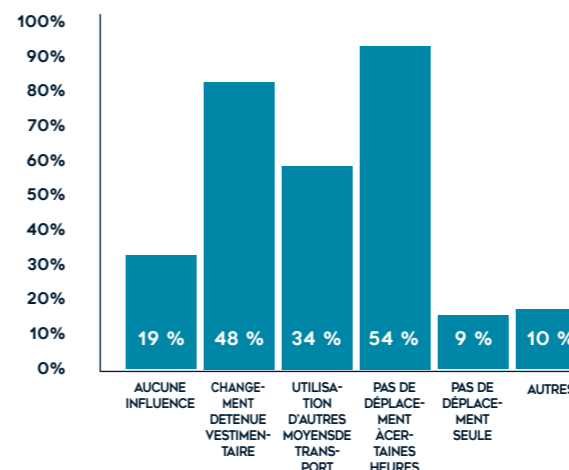
Source : FNAUT, 2016

## LA MISE EN PLACE D'ADAPTATIONS ET DE TECHNIQUES D'ÉVITEMENT

Le récit de Sarah, comme le quotidien de nombreuses femmes, est parsemé de techniques mises en place pour éviter au maximum des faits de harcèlement. Le premier constat à poser est donc qu'ici, c'est la victime potentielle qui s'adapte à une éventuelle forme de violence, comme si une part de responsabilité pesait sur ses épaules. C'est en effet un élément qui revient fréquemment dans les cas de violences faites aux femmes (et non uniquement de harcèlement) : le fait qu'une femme victime l'ait « un petit peu cherché » de par certaines de ses attitudes.

Il faut distinguer les **stratégies d'évitement directes**, utilisées en cas de sentiment d'insécurité et les **adaptations de comportements**, qui sont plus d'ordre « préventif » et sont réalisées avant qu'un sentiment d'insécurité survienne. L'une des questions de l'enquête française de la FNAUT interrogeait les répondantes sur l'éventuelle influence qu'a le phénomène du harcèlement sur leur utilisation des transports publics<sup>137</sup>. Certaines adaptations reprises dans le graphique ci-dessous apparaissent également dans le récit de Sarah : son choix vestimentaire, son départ anticipé de la soirée afin d'éviter de rentrer trop tard, et l'adaptation de son itinéraire de retour, afin d'utiliser un moyen de transport plus fréquenté.

## Influence du harcèlement dans l'utilisation des transports en commun par les femmes en France



Source : FNAUT, 2016

## SON CHOIX VESTIMENTAIRE ET SES ATTITUDES DE DÉPLACEMENT

Le premier mécanisme d'adaptation qui apparaît dans le récit de Sarah est **son choix vestimentaire**. De nombreuses femmes décident de s'habiller de manière différente si elles risquent de se retrouver dans une situation d'insécurité. Dans certains cas, il s'agit là d'un choix « pratico-pratique », qui est d'éviter les tenues et accessoires rendant une éventuelle fuite plus difficile, comme des talons hauts par exemple. Mais dans la majorité des cas, l'idée cachée derrière une telle attitude est celle de la provocation. L'on entend encore trop souvent des personnes considérer que si une femme porte, par exemple, une mini-jupe, elle ne doit pas s'étonner d'être l'objet de violences sexuelles, telles que du harcèlement ou un viol. Cela rejette donc une partie de la responsabilité de l'agression sur la victime. Il s'agit pourtant là d'une idée reçue. L'Université américaine de Lawrence (Kansas) a d'ailleurs imaginé en 2013 une exposition afin de lutter contre ce préjugé<sup>138</sup>. Intitulée « *What Were You Wearing?* », « *Comment étais-tu habillée ?* », elle regroupe les vêtements portés

par des victimes de viols et d'agressions sexuelles au moment des faits. L'occasion de montrer que les tenues portées par les victimes sont variées et loin de se réduire à des vêtements qui pourraient être jugés comme « sexy » ou « provocants ». Si l'idéophare de l'exposition est louable pour déconstruire cette idée reçue, rappelons que **la cause des violences sexuelles n'est jamais liée à la victime, que ce soit sa tenue ou son attitude, mais relève bien l'unique et entière responsabilité des auteurs**.

Cette question des tenues vestimentaires des victimes a également pris une tournure plus politique en novembre 2018. En Irlande, lors d'un procès pour viol, l'avocat de la défense a pointé le fait que la victime portait un string comme preuve de son consentement au rapport sexuel<sup>139</sup>. L'affaire a fait grand bruit pour la symbolique qu'elle recouvre, au point qu'une députée a brandi un string lors d'une séance du Parlement irlandais pour déclarer « *This is not consent!* ». Un slogan repris sous forme de hashtag sur les réseaux sociaux, que les citoyennes accompagnent de photos de leurs sous-vêtements<sup>140</sup>.

Le fait d'adapter son style vestimentaire démontre un élément fondamental : l'idée que les femmes ont intériorisé ce qui les rendait vulnérables, c'est-à-dire les signes visibles de leur « identité féminine »<sup>141</sup>. Il en va de même pour la façon de se déplacer. De nombreuses femmes témoignent d'une volonté de « passer inaperçue », de « faire profil bas » pour ne pas se faire remarquer. Ainsi, nombreuses veulent à tout prix éviter le regard masculin, comme s'il s'agissait là d'une sorte « d'invitation à un contact non-voulu »<sup>142</sup>. C'est sur cette logique que se base le concept du **passing by**. Motivées par ce sentiment d'insécurité, les femmes auraient tendance à vouloir « traverser » l'espace public le plus rapidement possible. Accélérer le pas permet d'une part d'échapper à un éventuel danger, mais aussi de quitter le plus rapidement possible l'espace qui est source d'angoisse. Un chercheur fait ainsi un parallèle : pour les femmes, l'espace public serait une forme de « couloir » séparant un point de départ d'un point de desti-

136 Marc DEBRINCAT, Christiane DUPART et Clélia LAURENT, *Étude sur le harcèlement sexiste... op. cit.*, p. 14.

137 *Ibid.*, p. 10.

138 Mélodie DESCUBES, « Tu étais habillée comment ? », l'expo qui démolit les préjugés sur le viol », *Le Figaro Madame*, 20 septembre 2017.

139 « Elle brandit un string devant le Parlement pour en finir avec ce mythe sur le viol », *Huffington Post*, 14 novembre 2018.

140 Kavitha GEORGE, « Irish Women's 'This is not consent' Tweets Protest the Shocking Way this Rape Trial Was Decided », *Bustle*, 13 novembre 2018.

141 Marie GILOW, « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles... op. cit. », p. 5.

142 *Ibid.*

nation, rendant ainsi les femmes moins « consommatrices » de l'espace public que les hommes, qui y circulent plus librement<sup>143</sup>. Les attitudes des femmes (vêtements, regards, attitude, gestes, etc.) sont dans ce contexte considérées comme des formes de communication qui doivent à tout prix éviter d'envoyer un message de « disponibilité ». Les femmes tentent, de par leur comportement, de se fondre dans la masse voire de transmettre une incitation à rester à distance<sup>144</sup>.

#### L'ADAPTATION DE SES HORAIRES, DE SON ITINÉRAIRE ET DE SON MOYEN DE TRANSPORT

Afin de réduire le sentiment d'insécurité pouvant être accentué, comme nous l'avons vu ci-dessus, par l'absence de foule et par l'obscurité, Sarah, comme de nombreuses femmes, décide d'adapter ses horaires de déplacement ainsi que son itinéraire. Ainsi, elle décide d'entamer son trajet de retour quand il n'est pas encore trop tard, afin de maximiser ses chances d'être entourée dans la rue puis dans les transports.

C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles elle choisit de rentrer en métro, moyen de transport plus fréquenté, plutôt qu'en bus. Prendre le métro en soirée a d'autres côtés pouvant être rassurants pour certaines : les stations sont majoritairement plus éclairées que les arrêts de bus ou de trams et la fréquence des métros est plus élevée, donc le temps d'attente réduit. Dans son cas, se rendre à la station de métro lui permet également d'emprunter de plus grands axes et d'éviter des rues mal éclairées.

Le sentiment d'insécurité incite donc les femmes à **choisir stratégiquement leurs trajets** afin d'éviter tout désagrément et/ou danger potentiel. La peur de se trouver dans certains lieux (arrêts de bus déserts, ruelles mal éclairées, stations de métro « mal fréquentées », etc.) peut donc amener certaines femmes à réaliser des détours pouvant allonger leurs trajets.

Les adaptations passent également par le **positionnement** au sein même des transports en commun. Ainsi, certaines femmes se sentent plus en sécurité si elles s'installent près de la/du conductrice/teur dans un bus, si elles ont une personne/un groupe dans leur champ de vision, sans être nécessairement juste à côté d'elles/eux ou si elles s'installent à une extrémité du transport, afin de voir tout ce qui se passe ou pourrait se passer aux alentours.

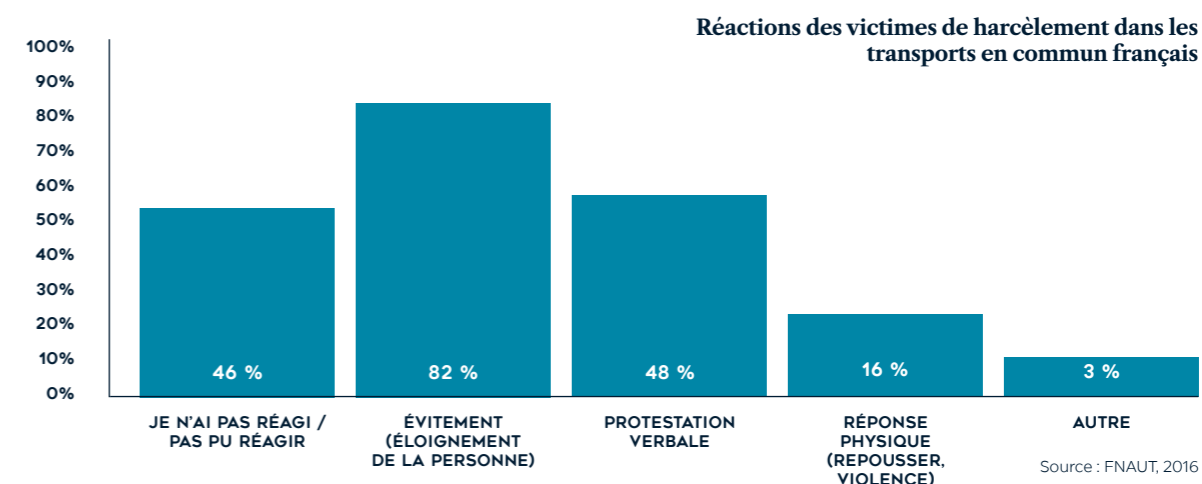
Décider de dormir sur place, calquer son horaire sur celui du dernier transport même si le retour pourrait se faire à pied, utiliser un autre moyen de transport, se faire raccompagner pour ne pas rentrer seule, etc. sont autant d'adaptations des femmes qui impliquent une **perte d'autonomie**, ces décisions étant motivées par des éléments externes. De plus, toutes ces démarches impliquent des **efforts organisationnels supplémentaires**. Il est, du coup, important de souligner que toutes les femmes ne sont pas égales faces à ces adaptations possibles, qui sont fortement liées aux compétences sociales individuelles. Changer son comportement nécessite des capacités organisationnelles, comme la façon de programmer son emploi du temps (en cherchant des informations, en étant force de propositions, etc.) mais aussi des ressources économiques suffisantes qui permettent l'accès à divers modes de déplacement, comme un abonnement de transport par exemple<sup>145</sup>. Certaines femmes, dont les ressources économiques seraient moins élevées ou qui auraient, comme nous l'avons vu ci-dessus, plus difficilement accès à l'information<sup>146</sup>, se voient ainsi d'autant plus restreintes dans leurs déplacements, certaines allant jusqu'à exclure de manière plus catégorique des trajets à certaines heures.

#### LES STRATÉGIES DIRECTES D'ÉVITEMENT ET DE CONFRONTATION

Outre les adaptations « préventives » du comportement, des **stratégies directes d'évitement** peuvent être mises en place par les femmes lorsque leur sentiment d'insécurité augmente. Cela peut passer par des attitudes assez instinctives, telles que marcher plus rapidement, changer de trottoir ou guetter les alentours. Dans les transports, il peut s'agir de changer de véhicules ou de s'éloigner d'une personne/d'un groupe. D'autres attitudes, constituant de réelles « techniques » sont parfois utilisées, comme le fait de paraître absorbée par un élément (livre, smartphone, etc.), d'avoir des écouteurs pour être/paraître occupée ou, comme par exemple dans le cas de Sarah, d'entamer une conversation téléphonique. Le fait de converser avec quelqu'un peut décourager les intrusions éventuelles, car la victime potentielle n'est ainsi « plus tout à fait isolée ».

Si la présence n'est pas physique, son interlocuteur/teur est néanmoins susceptible de savoir où la personne se trouve et d'être témoin auditif d'un éventuel acte. Le cas de Sarah illustre une réflexion plus poussée, qui est de simuler d'une part une conversation, alors qu'elle parle en réalité à un répondeur, de l'autre, qu'elle s'adresse à son compagnon et non à une amie. Ces types de techniques permettent de garder l'éventuel agresseur « à distance ».

L'enquête française de la FNAUT a également analysé les éventuelles réactions des femmes qui ont subi une forme de harcèlement dans les transports en commun<sup>147</sup>. Dans la majorité des cas (82%), la réaction des victimes est de s'éloigner physiquement de la personne. Une grande proportion de femmes (46,6%) n'ont quant à elles pas réagi ou pas été en mesure de le faire. D'autres ont interagi avec leur agresseur, que ce soit de manière verbale (48,0%) ou physique (16,0%).



143 Yves RAIBAUD, cité dans Marie GILOW, « 'Mamans-taxis' : repenser l'espace urbain depuis la mobilité parentale... op. cit., p. 3.

144 Marie GILOW, « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles... op. cit., p. 8.

145 Ibid., p. 4.

146 Voir ci-dessus, pages 31 à 33.

147 Marc DEBRINCAT, Christiane DUPART et Clélia LAURENT, *Étude sur le harcèlement sexiste... op. cit., p. 17.*

**Diverses façons de réagir** face à des cas de harcèlement sont reprises dans une brochure éditée par la Fédération des Centres de Planning familial des Femmes Prévoyantes Socialistes, intitulée « Petit guide illustré du respect dans la rue (ou ailleurs) »<sup>148</sup>. Les illustrations de celui-ci ont été réalisées par Thomas Mathieu, créateur du « Projet crocodiles », un Tumblr illustrant des situations de sexisme et de harcèlement dans l'espace public<sup>149</sup>. De nombreuses **techniques d'auto-défense**, qu'elles soient verbales ou physiques sont mises en avant par des femmes, des collectifs et des associations. C'est notamment le cas de l'ASBL Garance<sup>150</sup> qui propose de nombreux ateliers d'auto-défense, particulièrement destinés aux femmes. Ces actions rencontrent un double objectif : rendre aux participant-e-s leur autonomie et leur capacité d'agir, en vue de prévenir les violences. En se sentant « préparées », le sentiment d'insécurité des femmes peut diminuer, leur permettant ainsi de réagir de manière plus déterminée et active si elles sont confrontées à des situations de harcèlement.



**NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ**

• **Veiller à l'aménagement des arrêts, gares et couloirs d'accès des transports en commun afin que les femmes puissent s'y sentir plus en sécurité, notamment en y installant un éclairage suffisant et en les situant à des endroits stratégiques**

• **En collaboration avec les instances politiques responsables, veiller à l'aménagement des itinéraires d'accès aux transports en commun afin que les femmes puissent s'y sentir plus en sécurité**



**NOS REVENDICATIONS GÉNÉRALES AYANT UN IMPACT SUR LA MOBILITÉ**

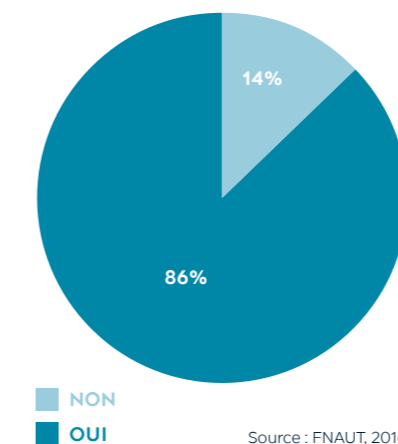
• **Dénoncer et déconstruire les nombreuses idées reçues en matière de violences faites aux femmes, qui imposent des limites à la liberté des femmes et qui reportent sur elles, en tout ou en partie, la responsabilité d'un fait de violence qu'elles subissent**

• **Soutenir et promouvoir les initiatives (animations, ateliers, brochures, etc.) visant à développer les techniques d'auto-défense des femmes, afin de renforcer leur autonomie et leur confiance en elles**

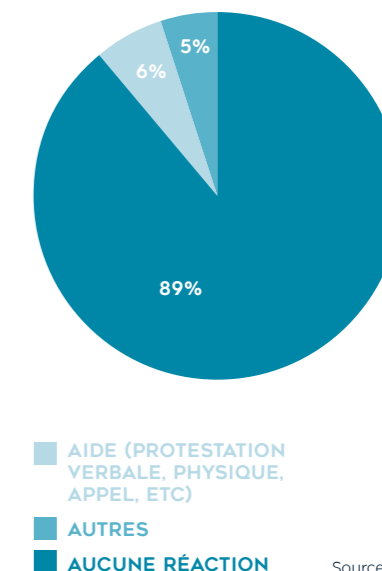
**« DANS LA MAJORITÉ DES CAS, PERSONNE N'A ENVIE DE S'INTERPOSER »**

Après avoir analysé ci-dessus les réactions éventuelles des victimes de harcèlement, il est important de s'attarder sur la **présence de témoins** lors des faits et sur leur-s réaction-s. Au vu de l'ampleur du phénomène, une grande part de la population a été amenée, à un moment ou à un autre de sa vie, à être témoin d'un fait de harcèlement. Mais les témoins réagissent-ils ? Si oui, de quelle façon ? L'enquête française menée par la FNAUT révèle que dans 86% des cas de harcèlement vécus par les répondantes, un ou des témoins étaient présent-e-s. Or, dans 89% de ces cas, ces personnes n'ont pas réagi face à la situation. Dans 5% des cas seulement, la victime a pu compter sur l'aide des témoins, qui a pu se manifester de diverses manières, telles que des protestations verbales, physiques, un appel vers des services de sécurité, etc<sup>151</sup>.

**Présence de témoins lors du fait de harcèlement dans les transports en commun français**



**Réaction des témoins lors du fait de harcèlement dans les transports en commun français**



Ce faible taux de réaction de la part de témoins s'observe pour tout type de situations d'urgence. Diverses études de psychologie sociale ont essayé d'en comprendre les causes. Il en résulte qu'au plus le nombre de témoins est grand, au moins les témoins ont tendance à intervenir. C'est ce que l'on nomme « l'effet spectateur » ou « l'effet témoin »<sup>152</sup>. Dans toutes les situations d'urgence, la probabilité qu'un témoin intervienne diminue au plus le nombre de témoins augmente. Trois processus ont été développés afin d'expliquer ce manque de prise de décision individuelle pour apporter de l'aide<sup>153</sup> :

148 Julie HARLET et Sophia MESBAHI, *Petit guide illustré du respect dans la rue (ou ailleurs)*, Fédération des Centres de Planning familial des Femmes Prévoyantes Socialistes, 2014.

149 Pour plus d'informations à ce sujet, voir <http://projetcrocodiles.tumblr.com/>.

150 Pour plus d'informations à ce sujet, voir [www.garance.be](http://www.garance.be).

151 Marc DEBRINCAT, Christiane DUPART et Clélia LAURENT, *Étude sur le harcèlement sexiste...* op. cit., p. 18.

152 Peggy CHEKROUN, « Pourquoi les individus aident-ils moins autrui lorsqu'ils sont nombreux ? », *Revue électronique de Psychologie sociale*, n°2, p. 10.

153 Les explications ci-dessous se basent sur Peggy CHEKROUN, « Pourquoi les individus... » op. cit., pp. 11-12.



### • L'influence sociale

Dans une situation d'urgence potentiellement ambiguë, un personne témoin va douter de sa perception du fait. Si d'autres personnes sont présentes, elle va alors avoir tendance à observer les réactions des autres, afin de s'assurer d'avoir bien compris ce qu'il se passait. Or, si tou-te-s les témoins adoptent la même stratégie, un moment d'inaction (plus ou moins long selon la situation) va passer. Ce manque de réaction d'autrui aura tendance à laisser penser à chacun-e que la situation est probablement moins grave qu'elle/il ne le pensait et qu'il n'est donc pas nécessaire d'agir.

### • L'appréhension de l'évaluation

Si une personne témoin décide d'intervenir dans une situation jugée urgente, elle prend le risque de s'être trompée sur la gravité du fait. Si d'autres personnes sont présentes, une crainte du jugement d'autrui et/ou de paraître ridicule peut être ressentie. Une éventuelle intervention peut aussi être jugée négativement par les autres témoins. À nouveau, cette crainte est d'autant plus importante que le nombre de témoins est élevé.

### • La diffusion de la responsabilité

Quand une personne se retrouve seul témoin d'une urgence, elle est seule à pouvoir réagir et apporter une éventuelle aide à la victime. Lorsque plusieurs personnes sont présentes, cette responsabilité est partagée entre l'ensemble des témoins. Plus le nombre de témoins est élevé, plus la responsabilité est diluée. Chaque individu peut alors avoir tendance à penser « Pourquoi moi et pas quelqu'un d'autre ? ». La simple personne d'autrui a donc une influence sur l'intervention individuelle de chaque témoin.

À cela s'ajoute l'éventuelle peur pour soi-même. Si oser répondre ou réagir demande aux victimes un certain sang-froid et confiance en elles, il en va de même pour les témoins. S'interposer en canalisant sa crainte que la situation se retourne contre soi n'est pas quelque chose d'évident. De plus, il n'est pas toujours facile d'essayer de se projeter pour imaginer comment chacun-e d'entre nous réagirait dans une telle situation. Il existe pourtant de nombreuses façon d'intervenir, et ce même sans confronter directement l'agresseur, et donc sans risque de se mettre soi-même en danger ou d'empirer la situation pour la victime<sup>154</sup>.

Le projet « **Would you react?**<sup>155</sup> » part de ce constat. Il s'agit d'une initiative citoyenne belge qui vise à sensibiliser le grand public à divers sujets via des expériences sociales. Des comédiens-ne-s reproduisent dans des espaces publics des scènes du quotidien (un vol, un malaise ou, ce qui nous intéresse particulièrement ici, un fait de harcèlement<sup>156</sup> ou de viol<sup>157</sup>). Les réactions des passant-e-s sont filmées par caméras cachées et sont ensuite analysées par des expert-e-s, dans le but de proposer des solutions et des clés de lecture supplémentaires face à ces faits, tout en entamant la discussion avec ces témoins. Ce projet est justement né du constat que, dans de nombreux cas, les personnes témoins de faits déplacés ou inhabituels avaient tendance à rester passives et spectatrices.

Une autre initiative immersive a été lancée en 2015 par le Ministère des Droits des Femmes français<sup>158</sup>. « **Et vous, comment réagiriez-vous si vous étiez dans ce bus ?** » est une vidéo interactive illustrant une situation de harcèlement dans un bus. Des boutons de choix permettent de s'identifier à une personne (à la victime ou à l'un des deux témoins du fait) et de déterminer les actions de celle-ci. Se mettre dans la peau,

soit d'une victime, soit d'un témoin, et constater de manière visuelle les effets de chaque réaction possible est assez éclairant.

Enfin<sup>159</sup>, en Belgique, le projet « **Et si c'était toi ?** »<sup>160</sup> a été lancé en février 2018. Celui-ci a pour objectif de sensibiliser la population de Bruxelles-Capitale au harcèlement dans l'espace public et à responsabiliser les citoyen-ne-s de manière positive, pour les pousser à intervenir de manière plus efficace lorsqu'elles/ils sont témoins d'un fait de harcèlement. La particularité du projet est qu'il se décline autour d'un film en réalité virtuelle, plaçant ainsi la/le participant-e de manière immersive dans son rôle de témoin d'agression dans l'espace public<sup>161</sup>. Ce film est également accompagné d'un site web ainsi que d'ateliers-débats ciblant principalement les étudiant-e-s de rhétos et de supérieur<sup>162</sup>.

## LA SENSIBILISATION DU PERSONNEL, ENCORE MAJORITAIREMENT MASCULIN

Outre la réaction des témoins, il est évidemment important de parler de l'implication du personnel des opérateurs de transports en commun. Afin que celles/ceux-ci puissent avoir une réaction opportune et efficace, il est nécessaire de les **sensibiliser**

159 Nous avons ici choisi de mettre en avant ces trois initiatives pour leur caractère immersif et interactif, mais il existe d'autres actions en la matière, comme des campagnes de sensibilisation via des affiches et vidéos, notamment en France avec la campagne « Réagir peut tout changer », lancée à l'occasion du 25 novembre 2018. Pour en savoir plus, voir [https://stop-violences-femmes.gouv.fr/-reagir-peut-tout-changer-.html?fbclid=IwAR3YY1ytQoaM\\_FRWIXi2l\\_GvqVLkVHj8chzCznElyRxDivH8dKksRan-QkL0](https://stop-violences-femmes.gouv.fr/-reagir-peut-tout-changer-.html?fbclid=IwAR3YY1ytQoaM_FRWIXi2l_GvqVLkVHj8chzCznElyRxDivH8dKksRan-QkL0).

160 Pour plus d'informations, voir [www.etsicetaitoi.be](http://www.etsicetaitoi.be).

161 Marie-Anais SIMON, « Réalité virtuelle et harcèlement de rue : et si c'était toi ? », *Femmes Plurielles en ligne*, 16 novembre 2017.

162 Elise VOILLOT, *Et si c'était toi ? Dossier de presse*, 2018, p. 6.

163 SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES, *Rapport d'activités SNCB 2016... op. cit.*, p. 7.

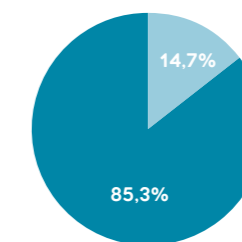
164 SOCIÉTÉ RÉGIONALE WALLONNE DES TRANSPORTS, *Rapport annuel 2017... op. cit.*

165 SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES, *Rapport d'activités 2017... op. cit.*

à la question. L'ensemble des employé-e-s des sociétés de transports ont un rôle fondamental à jouer dans la lutte contre le harcèlement et, de manière générale, contre toute forme de violences dans les transports en commun.

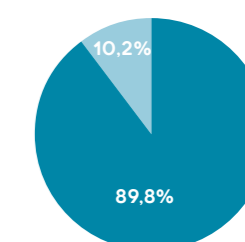
Une prise en charge plus efficace de cette problématique passe nécessairement par une plus forte **mixité** des genres au sein des sociétés de transport, et ce à tous les niveaux hiérarchiques, qu'ils soient décisionnels ou exécutifs. Or, les trois sociétés de transports belges actives en Belgique francophone démontrent une réelle inégalité de genre au sein de l'ensemble de leur personnel. Dans leurs derniers rapports d'activité respectifs, la SNCB<sup>163</sup>, le TEC<sup>164</sup> et la STIB<sup>165</sup> mentionnent tous la proportion de femmes au sein de leur personnel : 14,7% pour la SNCB, 11,5% pour le TEC et 10,2% pour la STIB. Si ces chiffres sont en constante augmentation d'année en année, ils restent dérisoires.

Personnel de la SNCB au 31 décembre 2017



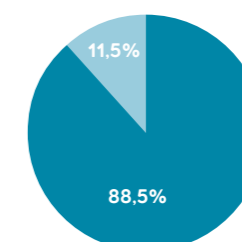
Source : SNCB, 2018

Personnel de la STIB au 31 décembre 2017



Source : STIB, 2018

Personnel de la TEC au 31 décembre 2017



Source : SRWT, 2018

154 Pour consulter des propositions de réactions concrètes en tant que témoin, voir <http://www.stopharcelementderue.org/aide-et-conseils/je-suis-témoin-que-faire/>.

155 Pour plus d'informations, voir <https://www.wouldyoureact.com>. Aujourd'hui, les vidéos sont également complétées par diverses actions de sensibilisation, de promotion et d'éducation aux médias.

156 Voir <https://www.wouldyoureact.com/episode-20-remarques-misogynes/>.

157 Voir <https://www.wouldyoureact.com/episode-22-viol/>.

158 Pour la consulter, voir <https://www.youtube.com/watch?v=4fVLUaUS4pg>.

Si la STIB reste l'opérateur de transport où la proportion de femmes est la plus faible, elle est également la société qui réalise le plus d'efforts spécifiques pour faire évoluer cette situation. La STIB mène depuis plusieurs années des actions de visibilisation des femmes au sein de l'entreprise

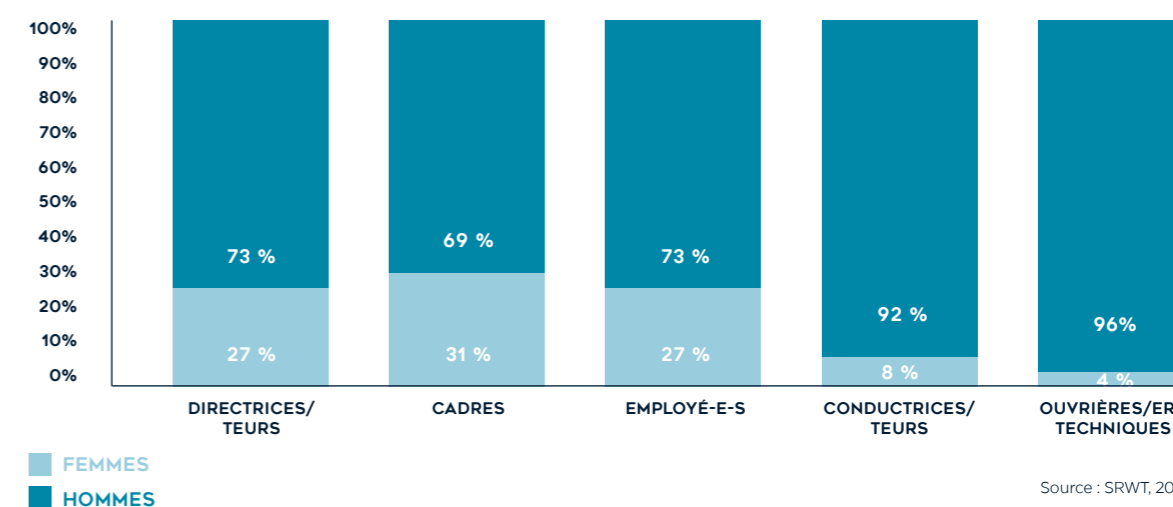
et des campagnes de recrutement ciblées envers les femmes. La STIB a même été jusqu'à proposer une prime de 500€ brut pour tout-e employé-e permettant l'engagement d'une femme<sup>166</sup>, en vue d'atteindre la proportion de 12,5% de femmes d'ici 2021<sup>167</sup>.



Seul le TEC communique la proportion de femmes selon la catégorie de leur profession<sup>168</sup>. La représentation inégalitaire s'observe partout. On constate sans grande surprise que la faible proportion de femmes se marque particulièrement dans les professions « techniques », c'est-à-dire au niveau des ouvrière/ers techniques, avec 4% de femmes contre 96% d'hommes et du personnel de conduite, avec 8% de conductrices contre 92% de conducteurs. La représentation inégalitaire est également frappante au niveau des directions, avec 27% de directrices contre 73% de

directeurs. C'est également le cas au niveau des cadres, bien que l'écart soit un petit plus réduit : 31% de femmes contre 69% d'hommes. La représentation inégalitaire s'observe également dans les **instances décisionnelles** en lien avec les transports en commun, et ce à tous les niveaux de pouvoir. Ainsi, dans l'Union européenne, les différentes commissions, conseils consultatifs, groupes de travail, etc. dans le domaine du transport sont dominés par les hommes et la situation en Belgique est similaire<sup>169</sup>.

#### Répartition du personnel du groupe TEC au 31 décembre 2017



#### NOS REVENDICATIONS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

- Par des actions de sensibilisation, encourager les personnes témoins de faits de harcèlement dans les transports en commun à réagir
- Poursuivre les efforts visant à recruter plus de femmes au sein des sociétés de transport en commun, tant dans leurs instances décisionnelles que sur le terrain
- Prôner la mixité et viser la parité dans les instances décisionnelles ayant les transports en commun dans leurs compétences, à tous les niveaux de pouvoir

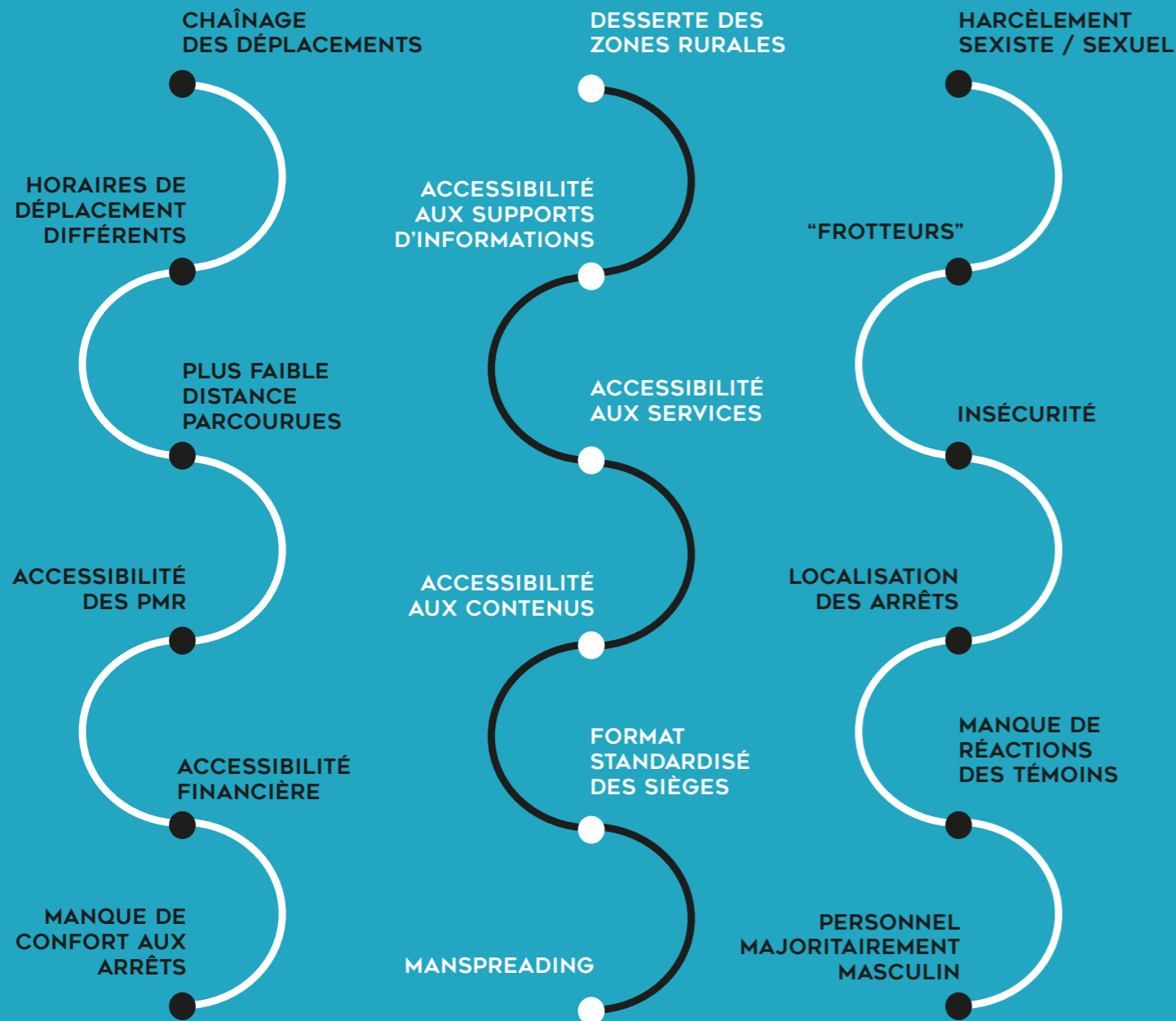
<sup>166</sup> Une prime identique est également promise aux employé-e-s permettant l'engagement d'un métier en pénurie.

<sup>167</sup> « 500€ de prime lors d'engagement de femmes à la STIB... Nécessaire cet incitant financier ? », RTBF, 20 avril 2018.

<sup>168</sup> SOCIÉTÉ RÉGIONALE WALLONNE DES TRANSPORTS, *Rapport annuel 2017...* op. cit.

<sup>169</sup> Inge VAN DER STIGHELEN et Eline HUYGENS, *Gender en mobiliteit...* op. cit., p. 11.

# CONCLUSIONS. DES POINTS D'ATTENTION



## DES PARCOURS DE COMBATTANTES !

Le droit de se déplacer librement est un **droit fondamental**, la mobilité constituant un réel enjeu d'autonomie pour chacun-e. Les transports en commun sont également un lieu de sociabilité où la multiculturalité et l'intergénérationnalité sont fortes, les usagères/ers n'ayant peut-être aucun autre lieu pour se côtoyer. Or, tout au long de cette étude, nous avons pu constater les spécificités de la mobilité au féminin, auxquelles les offres de transports en commun sont peu adaptées. Des obstacles nombreux et variés peuvent quotidiennement transformer l'utilisation des transports en commun par les femmes en réels parcours de combattantes.

La question des transports est encore trop souvent pensée, comme de manière générale dans notre société, par et pour des hommes. Il est plus qu'indispensable que le **gender mainstreaming**<sup>170</sup> s'invite systématiquement dans toutes les réflexions sur l'espace public, afin d'enfin parvenir à une réelle égalité entre les femmes et les hommes.

Dans une société où les **considérations écologiques et environnementales** se font de plus en plus transversales et urgentes, assurer des services de transports en commun performants, sécurisants et accessibles à toutes et tous, sans aucune distinction, est un enjeu de taille, mais indispensable. Une transition écologique efficace ne peut se faire sans une évolution radicale de nos modes de déplacement, qui doit être facilitée et encouragée par des réseaux efficaces. Il est également indispensable que cette transition se fasse de manière inclusive et intersectionnelle<sup>171</sup>.

Le nombre de revendications distillées tout au long de ce document peut impressionner mais il est fondamental de ne pas baisser les bras devant l'ampleur de la tâche. De très nombreux leviers existent pour faire évoluer l'offre de transports en commun disponible en Belgique francophone. Si certaines actions sont spécifiques, d'autres démontrent que

des changements doivent s'opérer au niveau de la société toute entière. Certaines peuvent être mises en place très facilement, d'autres nécessiteront des processus de longue haleine. Quoi qu'il en soit, il est important que les opérateurs de transports en commun et les politiques compétentes en la matière prennent l'ensemble des thématiques évoquées dans cette étude à bras le corps.

De très nombreuses **inégalités sociales entre les femmes et les hommes** ont une influence sur la mobilité. C'est pourquoi il est indispensable de lutter pour plus d'égalité à tous les niveaux :

- **Dans la sphère professionnelle**, en luttant contre le temps partiel non-choisi, le plafond de verre, les inégalités salariales, etc. ;
- **Dans la sphère familiale**, pour tendre vers un partage équitable des tâches domestiques et du soin aux personnes, tout en prenant en compte les réalités des familles monoparentales ;
- **Dans la sphère publique** enfin, en luttant contre toutes les formes de sexisme (en ce compris la publicité sexiste) et de violences faites aux femmes qui entretiennent un sentiment récurrent d'insécurité.

Comme dans tous les domaines, la première étape est la **prise de conscience des pouvoirs publics et la sensibilisation de l'ensemble de la population** aux spécificités de l'utilisation des transports en commun par les femmes, aux difficultés qu'elles rencontrent au quotidien et à des phénomènes sociaux bien ancrés et banalisés, comme le sexisme.

**L'espace public, en ce compris les transports en commun, constitue le reflet d'une société. Il est donc plus qu'urgent que chacun-e, quels que soient son genre, son âge, son handicap éventuel, puisse y occuper la place qui lui revient.**

<sup>170</sup> Pour rappel, ce concept est défini par le Conseil de l'Europe comme « la (ré)organisation, l'amélioration, l'évolution et l'évaluation des processus de prise de décision, aux fins d'incorporer la perspective de l'égalité entre les femmes et les hommes dans tous les domaines et à tous les niveaux, par les acteurs généralement impliqués dans la mise en place des politiques ». Pour plus d'informations à ce sujet, voir ci-dessus p. 48.

<sup>171</sup> L'intersectionnalité est un concept utilisé en sociologie pour « croiser » les différentes caractéristiques d'une personne qui peut alors faire face à des discriminations multiples et/ou à des rapports de domination divers (par exemple une femme racisée pouvant subir des actes de sexisme et de racisme). Pour aller plus loin, voir Sonya FAURE, « Intersectionnalité [nom] : concept visant à révéler la pluralité des discriminations de classe, de sexe et de race », *Libération en Ligne*, 2 juillet 2015.



## BIBLIOGRAPHIE

- « 500€ de prime lors d'engagement de femmes à la STIB... Nécessaire cet incitant financier ? », *RTBF*, 20 avril 2018, URL : [https://www.rtb.be/vivacite/emissions/detail\\_c-est-vous-qui-le-dites/accueil/article\\_500-de-prime-lors-d-engagement-de-femmes-a-la-stib-necessaire-cet-incitant-financier?id=9897544&programId=25](https://www.rtb.be/vivacite/emissions/detail_c-est-vous-qui-le-dites/accueil/article_500-de-prime-lors-d-engagement-de-femmes-a-la-stib-necessaire-cet-incitant-financier?id=9897544&programId=25).
- *Décret du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route et à la création du Conseil de Mobilité de la Flandre*, URL de la traduction française : [http://www.etaamb.be/fr/decret-du-20-avril-2001\\_n2001035930.html](http://www.etaamb.be/fr/decret-du-20-avril-2001_n2001035930.html).
- « Elle brandit un string devant le Parlement pour en finir avec ce mythe sur le viol », *Huffington Post*, 14 novembre 2018, URL : [https://www.huffingtonpost.fr/2018/11/14/elle-brandit-un-string-devant-le-parlement-pour-en-finir-avec-ce-mythe-sur-le-viol\\_a\\_23589512/](https://www.huffingtonpost.fr/2018/11/14/elle-brandit-un-string-devant-le-parlement-pour-en-finir-avec-ce-mythe-sur-le-viol_a_23589512/).
- « EMT Madrid amplía su señalización a bordo del autobús para evitar el "manspreading". Nota de Prensa », *Diario De Madrid*, 06 juin 2017, URL : <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/emt-madrid-amplia-su-senalizacion-a-bordo-del-autobus-para-evitar-el-manspreading/>.
- BELGA, « Le Parlement wallon réclame la fin du harcèlement sexiste dans les transports en commun », *RTBF Info*, 01 mars 2018, URL : [https://www.rtb.be/info/belgique/detail\\_le-parlement-wallon-reclame-la-fin-du-harcelement-sexiste-dans-les-transport-ens-commun?id=9853799](https://www.rtb.be/info/belgique/detail_le-parlement-wallon-reclame-la-fin-du-harcelement-sexiste-dans-les-transport-ens-commun?id=9853799).
- BEN YOUSSEF Adel, « Les quatre dimensions de la fracture numérique », dans *Réseaux*, vol. 127-128, no. 5, 2004, pp. 181-209, URL : <https://www.cairn.info/revue-reseaux1-2004-5-page-181.htm>.
- BLAVIGNAT Yohan, « Harcèlement dans les transports : signaler une agression grâce à une application », *Le Figaro*, 21 mars 2018, URL : <http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2018/03/21/01016-20180321ARTFIG00008-harcelement-dans-les-transport-signal-er-une-agression-grace-a-une-application.php>.
- BLOGIE Elodie, « Des jeunes pour piloter le plan anti-harcèlement de la STIB », *Le Soir en ligne*, 11 octobre 2018, URL : <https://plus.lesoir.be/183761/article/2018-10-11/des-jeunes-pour-piloter-le-plan-anti-harcelement-de-la-stib>.
- BOURDEAUDUCQ Christine, *TEC accessible : une mobilité retrouvée*, Analyse ASPH, 2015, URL : <http://www.asph.be/PublicationsEtOutils/AnalysesEtEtudes/Accessibilite/Pages/2015-TEC-accessible-mobilite-retrouvee.aspx>.
- BOWMAN Cynthia, « Street Harassment and the Informal Ghettoisation of Women », *Harvard Law Review*, vol. 106, n°3, 1993, pp. 517-580, URL : <https://scholarship.law.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1141&context=facpub>.
- CENTRE HUBERTINE AUCLERT, *Femmes et espaces public. Pour l'égalité entre les femmes et les hommes dans la rue, les transports et les espaces loisirs*, 2018, URL : <https://m.centre-hubertine-auclert.fr/sites/default/files/fichiers/rapport-femmes-espaces-publics-fev2018-hyperliens.pdf>.
- CHEKROUN Peggy, « Pourquoi les individus aident-ils moins autrui lorsqu'ils sont nombreux ? », *Revue électronique de Psychologie sociale*, n°2, pp. 9-16.
- COLLECTIF, « Nous défendons une liberté d'importuner, indispensable à la liberté sexuelle », *Le Monde*, 9 janvier 2018, URL : [https://www.lemonde.fr/idees/article/2018/01/09/nous-defendons-une-liberte-d-importuner-indispensable-a-la-liberte-sexuelle\\_5239134\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2018/01/09/nous-defendons-une-liberte-d-importuner-indispensable-a-la-liberte-sexuelle_5239134_3232.html).
- COLLECTIF ACCESSIBILITÉ WALLONIE-BRUXELLES, *Communiqué de presse. Cinquante associations appellent le Gouvernement fédéral à mettre en place un plan stratégique de mise en accessibilité de la SNCB*, 3 juillet 2018, URL : <https://cawab.be/Cinquante-organisations-appellent-le-Gouvernement-federal-a-mettre-en-place-un.html>.
- CONNOR MARTIN Katherine, « Manspreading: how New York City's MTA popularized a word without actually saying it », *Oxford Dictionaries*, 4 septembre 2015, URL : <https://blog.oxforddictionaries.com/2015/09/04/manspreading-term-popularized-by-mta/>.
- CORNELIS Eric et al., *Belgian Daily Mobility (BELdam). La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELdam*, Bruxelles, 2010, URL : [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Rapport\\_final\\_beldamfr.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Rapport_final_beldamfr.pdf).
- DE BACKER Mathieu, « Dossier : La mobilité au féminin », *Axelle 113*, novembre 2008, pp. 23-27.
- DE KEERSMAECKER Marie-Laurence (coord.), *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, Namur, 2005, Études et documents CPDT 6.
- DE WISPELAERE Nathalie, *Facile à lire. Un outil du savoir. Un pas vers l'intégration*, Analyse ASPH, 2011, URL : [http://www.asph.be/Documents/analyses-etudes-2011/19\\_Facile\\_a\\_lire.pdf](http://www.asph.be/Documents/analyses-etudes-2011/19_Facile_a_lire.pdf).
- DAUBRESSE Coraline, *Le transport : troisième poste de dépenses des ménages en Belgique*, Bureau fédéral du Plan, 2018, URL : <https://esr.irisnet.be/publicaties/de-debatten-van-de-raad-1/dinsdag-16-januari-2018/presentatie>.
- DEBRINCAT Marc, DUPART Christiane et LAURENT Clélia, *Étude sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles faites aux femmes dans les transports publics*, Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports (France), 14 juin 2016, URL : <https://www.fnaut.fr/images/docs/dossiers/db16reht.pdf>.
- DEFEYT Philippe, *Le point sur les familles monoparentales*, Institut pour le Développement Durable, 2015, URL : <http://www.iddweb.eu/docs/Monoparentales.pdf>.
- DESCOUBES Mélodie, « Tu étais habillée comment ? », l'expo qui démolit les préjugés sur le viol », *Le Figaro Madame*, 20 septembre 2017, URL : <http://madame.lefigaro.fr/societe/images-exposition-kansas-culture-du-viol-tu-etais-habillee-comment-190917-134235>.
- DESROCHES Marie-Ève, *Réflexions sur la construction de la citoyenneté et du droit à la ville des femmes*, Université du Québec à Montréal, 2013, URL : [http://www.academia.edu/8957084/R%C3%A9flexions\\_sur\\_la\\_construction\\_de\\_la\\_citoyennet%C3%A9\\_et\\_du\\_droit\\_%C3%A0\\_la\\_ville\\_des\\_femmes](http://www.academia.edu/8957084/R%C3%A9flexions_sur_la_construction_de_la_citoyennet%C3%A9_et_du_droit_%C3%A0_la_ville_des_femmes).
- FAURE Sonya, « Intersectionnalité [nom] : concept visant à révéler la pluralité des discriminations de classe, de sexe et de race », *Libération en Ligne*, 2 juillet 2015, URL : [http://www.liberation.fr/debats/2015/07/02/intersectionnalite-nom-concept-visant-a-reveler-la-pluralite-des-discriminations-de-classe-de-sexe-e\\_1341702](http://www.liberation.fr/debats/2015/07/02/intersectionnalite-nom-concept-visant-a-reveler-la-pluralite-des-discriminations-de-classe-de-sexe-e_1341702).
- GEGOUT Salomé, « Transport genré : wagon-femmes et taxi girl, les bonnes solutions ? », *Le Journal des Femmes*, 15 septembre 2017, URL : <https://www.journaldesfemmes.fr/societe/phenomenes-de-societe/1893233-transport-femmes-harcelement-sexiste/>.
- GENIN Laetitia, *Le sexisme dans l'espace public c'est partout, tout le temps et sous toutes les formes ! Analyse des résultats obtenus dans le cadre de l'appel à témoignages sur le sexisme vécu dans l'espace public*, 2017, URL : <http://engrenageinfernal.be/wp-content/uploads/2016/10/Etude-Sexisme-web.pdf>.
- GEORGE Kavitha, « Irish Women's 'This is not consent' Tweets Protest the Shocking Way this Rape Trial Was Decided », *Bustle*, 13 novembre 2018, URL : <https://www.bustle.com/p/irish-womens-this-is-not-consent-tweets-protest-the-shocking-way-this-rape-trial-was-decided-13147976>.
- GILLET Julie, *Sale temps (partiel) pour les femmes !*, Analyse FPS, 2017, URL : <http://www.femmesprevoyantes.be/2017/12/22/analyse-2017-sale-temps-partiel-pour-les-femmes/>.



• GILLOW Marie, « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies », *Brussels Studies*, doc. n°87, 2015, URL : <http://brussels.revues.org/1274>.

• GILLOW Marie, « Enjeu spatial, enjeu social. Le sentiment d'insécurité des femmes à Bruxelles », *Cahiers de l'UF*, n°12, 2016, URL : <http://www.universitedesfemmes.be/se-documenter/categories/product/205-enjeu-spatial-enjeu-social-le-sentiment-d-insecurite-des-femmes-a-bruxelles>.

• GRÉSY Brigitte, *Petit traité contre le sexisme ordinaire*, 2009, URL : <http://www.sexismeordinaire.com>.

• GROUPEMENT DES ENTREPRISES AGRÉÉES DE CONTRÔLE AUTOMOBILE ET DU PERMIS DE CONDUIRE (GOCA), *Statistiques permis de conduire & contrôle technique 2009*, Bruxelles, 2010, URL : [http://www.goca.be/upload/communiqués\\_de\\_presse/Communique\\_de\\_presse\\_24-02-2010.pdf](http://www.goca.be/upload/communiqués_de_presse/Communique_de_presse_24-02-2010.pdf).

• HARLET Julie, Le harcèlement dans l'espace public, « ceci n'est pas de la drague », Analyse FPS, 2014, URL : <http://www.femmesprevoyantes.be/2014/03/28/analyse-2014-le-harcelement-dans-lespace-public-cest-nest-pas-de-la-drague/>.

• HARLET Julie et MESBAHI Sophia, *Petit guide illustré du respect dans la rue (ou ailleurs)*, Fédération des Centres de Planning familial des Femmes Prévoyantes Socialistes, 2014, URL : [http://www.planningsfps.be/SiteCollectionDocuments/Petit%20guide\\_Janvier.pdf](http://www.planningsfps.be/SiteCollectionDocuments/Petit%20guide_Janvier.pdf).

• HAUT CONSEIL À L'ÉGALITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES, *Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun*, Avis n°2015-04-16-VIO-16, 16 avril 2015, URL : [http://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/IMG/pdf/hcefh\\_avis\\_harcelement\\_transports-20150410.pdf](http://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/IMG/pdf/hcefh_avis_harcelement_transports-20150410.pdf).

• HERLEMONT Rosine, *Écoféminisme et écosocialisme. Les femmes au cœur du changement ?*, Étude FPS, 2017, URL : <http://www.femmesprevoyantes.be/2017/12/21/etude-2017-ecofeminisme-et-ecosocialisme-en-debat/>.

• HERLEMONT Rosine, *Bureau des temps : un pas de plus vers l'égalité femmes/hommes ?*, Analyse FPS, 2018, URL : <http://www.femmesprevoyantes.be/2018/11/28/analyse-2018-bureau-des-temps-un-pas-vers-plus-degalite-femmes-hommes/>.

• HERNANDEZ Floréal, « Paris : Des autocollants contre le 'manspreading' font leur apparition dans le métro », *20minutes*, 04 juillet 2017, URL : <https://www.20minutes.fr/paris/2099159-20170704-paris-autocollants-contre-manspreading-font-apparition-metro>.

• HIBO Sarah, *Des politiques publiques soutenant l'articulation vie privée – vie professionnelle ?*, Analyse FPS, 2016, URL : <http://www.femmesprevoyantes.be/2017/01/25/des-politiques-publiques-soutenant-larticulation-cie-privee-vie-professionnelle/>.

• IACUB Marcela, « Chronique à contresens : Misérables 'frotteurs' », *Libération*, 25 mai 2018, URL : [https://www.liberation.fr/debats/2018/05/25/miserables-frotteurs\\_1654265](https://www.liberation.fr/debats/2018/05/25/miserables-frotteurs_1654265).

• INCLUSION EUROPE, *L'information pour tous. Règles européennes pour une information facile à lire et comprendre*, 2009, URL : [https://easy-to-read.eu/wp-content/uploads/2014/12/FR\\_Information\\_for\\_all.pdf](https://easy-to-read.eu/wp-content/uploads/2014/12/FR_Information_for_all.pdf).

• INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION, *Measuring the Information Society Report*, 2015, <https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Documents/publications/misr2015/MISR2015-ES-E.pdf>.

• JUMP, *Sexisme, bientôt fini ? Where do we stand on sexism?*, Bruxelles/Paris, 2016, URL : <http://jump.eu.com/studies/>.

• LIÉNARD Claudine, « Ça roule, ma poule ? » *Théories et actions collectives des femmes pour la mobilité en Wallonie*, Université des Femmes, Cahiers de l'UF n°5, Bruxelles, 2010.

• LIVINGSTON Beth, GRILLO Maria et PALUCH Rebecca, *Hollaback! International street harassment survey project*, 2014, URL : <https://www.ihollaback.org/cornell-international-survey-on-street-harassment/#be>.

• MARLIER Fanny, « Pourquoi le manspreading fait-il autant polémique en France ? », *Les Inrockuptibles*, 19 juin 2017, URL : <https://www.lesinrocks.com/2017/06/19/actualite/pourquoi-le-manspreading-fait-il-autant-polemique-en-france-11956900/>.

• MICHEZ Amandine, *Le harcèlement sexuel au travail*, Analyse FPS, 2016, URL : <http://www.femmesprevoyantes.be/2017/02/01/le-harcelement-sexuel-au-travail/>.

• MORIN Violaine, « Comment le 'manspreading' est devenu un objet de lutte féministe », *Le Monde*, 06 juillet 2017, URL : [https://www.lemonde.fr/big-browser/article/2017/07/06/comment-le-manspreading-est-devenu-un-objet-de-lutte-feministe\\_5156949\\_4832693.html](https://www.lemonde.fr/big-browser/article/2017/07/06/comment-le-manspreading-est-devenu-un-objet-de-lutte-feministe_5156949_4832693.html).

• O'BRIEN Stéphanie, « Un siège de métro aux formes 'très' masculines pour dénoncer les frotteurs », *Le Figaro Madame*, 29 mars 2017, URL : <http://madame.lefigaro.fr/societe/mexique-un-siege-de-metro-avec-un-penis-pour-denoncer-les-frotteurs-290317-130732>.

• ORGANISATION DES NATIONS UNIES, *Texte intégral de la Convention relative aux droits des personnes handicapées et Protocole facultatif*, New York, 2006, URL : <http://www.un.org/french/disabilities/default.asp?id=1413>.

• POYARD Émilie, « Manspreading : vous aussi, vous ne supportez plus les hommes qui écartent les jambes dans le métro ? », *Elle*, 13 juin 2017, URL : [http://www.elle.fr/Societe/News/Manspreading-vous-aussi-vous-ne-supportez-plus-les-hommes-qui-ecartent-les-jambes-dans-le-metro-3494591#lacid=elle\\_11101100&xor=EPR-6-%5Bnewsletter\\_hebdo%5D-20170614-content](http://www.elle.fr/Societe/News/Manspreading-vous-aussi-vous-ne-supportez-plus-les-hommes-qui-ecartent-les-jambes-dans-le-metro-3494591#lacid=elle_11101100&xor=EPR-6-%5Bnewsletter_hebdo%5D-20170614-content).

• RENSONNET Julien, « Céline Delforge en lutte contre le 'manspreading' à la STIB », *L'Avenir*, 15 décembre 2016, URL : [https://www.lavenir.net/cnt/dmf20161215\\_00931082/celine-delforge-en-lutte-contre-le-manspreading-a-la-stib-quand-je-leur-demande-de-fermer-les-jambes-ils-me-repondent-je-vaux-pas-m-asseoir-comme-une](https://www.lavenir.net/cnt/dmf20161215_00931082/celine-delforge-en-lutte-contre-le-manspreading-a-la-stib-quand-je-leur-demande-de-fermer-les-jambes-ils-me-repondent-je-vaux-pas-m-asseoir-comme-une).

• ROSIER Laurence et MÉLOTTE Patricia (coord.), *Harcèlement sexiste dans les transports en commun. Rapport préliminaire*, 2017.

• ROSIER Laurence et MÉLOTTE Patricia (coord.), *Harcèlement sexiste dans les transports en commun. Recommandations*, 2017.

• SACCO Muriel et PATERNOTTE David (dir.), *Partager la ville. Genre et espace public en Belgique francophone*, Academia L'Harmattan, Intellection n°32, Louvain-la-Neuve, 2018.

• SIMON Marie-Anais, « Réalité virtuelle et harcèlement de rue : et si c'était toi ? », *Femmes Plurielles* en ligne, 16 novembre 2017, URL : <http://www.femmes-plurielles.be/realite-virtuelle-et-harcelement-de-rue-et-si-cetait-toi/>.

• SIRILMA Nina, « Dossier Mobilité : les femmes ont leur mot à dire ! », *Axelle* 138, avril 2011, pp. 23-31.

• SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES, *Rapport d'activités SNCB 2016*, Bruxelles, 2017, URL : <http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Publications/~~/media/4207A1C852D64802A0C3412AA65EBOAB.ashx>.

• SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES, *Communiqué de presse. La SNCB renforce son service aux personnes à mobilité réduite*, 31 août 2017, URL : [http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Presse/Presse-releases/31\\_08\\_2017\\_2.aspx](http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Presse/Presse-releases/31_08_2017_2.aspx).

- SOCIÉTÉ RÉGIONALE WALLONNE DES TRANSPORTS, *Rapport annuel 2017*, Namur, 2018, <http://rapportannuel.gropefec.be/srwt/#notre-reseau>.
- STATBEL, *Temps partiel parmi des salariés, selon le régime de temps partiel et le sexe*, 2017, URL : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/emploi-formation/marche-du-travail/le-travail-temps-partiel#figures>.
- SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES, *Personnes à besoins spécifiques. Mode d'emploi des services*, 2016, URL : [http://www.stib-mivb.be/iri/go/km/docs/WEBSITE\\_RES/Attachments/PMR/Mode\\_emploi.pdf](http://www.stib-mivb.be/iri/go/km/docs/WEBSITE_RES/Attachments/PMR/Mode_emploi.pdf).
- SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES, *Rapport d'activités 2017*, URL : [http://2017.stib-activityreports.brussels/fr/responsabilite-sociale-et-societale#page\\_responsibilities.engagement\\_soc.accessibility.id](http://2017.stib-activityreports.brussels/fr/responsabilite-sociale-et-societale#page_responsibilities.engagement_soc.accessibility.id).
- TUMELAIRE Virginie, *Genre et espaces publics. Donner de l'espace à l'égalité de genre*, Bruxelles, 2015, URL : <http://db.amazone.be/3/516801.pdf>.
- UNIVERSITÉ DES FEMMES, « Femmes en ville », *Chronique Féministe* n°86/99, septembre 2003/janvier 2004.
- VAN DEN STEEN Isabelle, VAN DEN BOGAERDE Ellen et DE BIE Annelies, *Moniteur de sécurité 2008-2009. Analyse de l'enquête fédérale*, Bruxelles, 2009, URL : [http://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/assets/pdf/2008\\_2009/reports/grandes\\_tendances\\_2008.pdf](http://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/assets/pdf/2008_2009/reports/grandes_tendances_2008.pdf).
- VAN DER STIGHELEN Inge et HUYGENS Eline, *Gender en mobiliteit, literatuurstudie*, Bruxelles, 2015, URL : <http://db.amazone.be/3/516800.pdf>.
- VAN ENIS Nicole, *La place des femmes dans l'espace public. Seulement une question d'aménagement du territoire ?*, Analyse Barricade, 2016, URL : <http://www.barricade.be/publications/analyses-etudes/place-femmes-dans-espace-public>.
- VERONESI Magali, « Namur crée un quartier women friendly », *DH.net*, 31 mai 2018, URL : <http://www.dhnet.be/regions/namur/namur-cree-un-quartier-women-friendly-5b0ee706553291b801590e73>.
- VODOZ Luc, « Fracture numérique, fracture sociale : aux frontières de l'intégration et de l'exclusion », dans *SociologieS*, mis en ligne le 27 décembre 2010, URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/3333>.
- VOILLLOT Elise, *Et si c'était toi ? Dossier de presse*, 2018, URL : <http://etsicetaiittoi.be/img/dossierpresse.pdf>.
- SPF ÉCONOMIE, P.M.E., CLASSES MOYENNES ET ÉNERGIE (VERHETSEL Anne et al.), *Le mouvement pendulaire en Belgique. Les déplacements domicile-lieu de travail. Les déplacements domicile-école. Enquête socio-économique*, Bruxelles, 2001.
- WERNAERS Camille, « La loi contre le sexisme a trois ans : pourquoi si peu de plaintes ? », *Axelle* 198, avril 2017, pp. 12-21, URL : <https://www.axellemag.be/loi-contre-sexisme-peu-de-plaintes/>.
- WESOLY Barbara, « Plan International Belgique et la STIB lancent une incroyable collaboration pour lutter contre le harcèlement sexuel à Bruxelles », *Flair*, 11 octobre 2018, URL : <https://www.flair.be/fr/lifestyle/plan-international-belgique-et-la-stib-lancent-une-incroyable-collaboration-pour-lutter-contre-le-harcèlement-sexuel-a-bruxelles/>.

## AUTRES RESSOURCES

### ▾ SITES INTERNET DE RÉFÉRENCE

- INCLUSION EUROPE, *Easy to Read*, URL : <https://easy-to-read.eu/fr/>.
- SNCB, <https://www.belgiantrain.be/fr>.
- STIB, <http://www.stib-mivb.be>.
- TEC, <https://www.infotec.be>.

### ▾ TEXTES JURIDIQUES

- **Loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public et modifiant la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre la discrimination entre les femmes et les hommes afin de pénaliser l'acte de discrimination.**
- **Proposition de résolution visant à renforcer la lutte contre le sexisme dans l'espace public, 22 février 2018.**
- **PARLEMENT WALLON, Résolution visant à lutter contre le phénomène de harcèlement sexiste dans les transports en commun, 28 février 2018.**
- **Directive (UE) 2016/2102 du Parlement Européen et du Conseil du 26 octobre 2016 relative à l'accessibilité des sites internet et des applications mobiles des organismes du secteur public.**

### ▾ ENTRETIENS

- **Entretien avec Christine Bourdeauducq, conseillère accessibilité au sein de l'Association socialiste de la Personne handicapée (ASPH) et membre du conseil d'administration du Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles, 17 octobre 2018.**
- **Entretien avec Nathalie De Wispelaere, chargée de communication au sein de l'Association socialiste de la Personne handicapée (ASPH), 19 novembre 2018.**

## QUI SOMMES-NOUS ?

Nous sommes un mouvement féministe de gauche, laïque et progressiste, actif dans le domaine de la santé et de la citoyenneté. Regroupant 9 régionales et plus de 200 comités locaux, nous organisons de nombreuses activités d'éducation permanente sur l'ensemble du territoire de la Fédération Wallonie-Bruxelles. En tant que mouvement de pression et de revendications politiques, nous menons des actions et militons pour les droits des femmes : émancipation, égalité des sexes, évolution des mentalités, nouveaux rapports sociaux, parité, etc. Nous faisons partie du réseau associatif de Solidaris. En tant que mouvement mutualiste, nous menons des actions et militons contre les inégalités en matière de santé.

TOUTES NOS ANALYSES ET NOS ÉTUDES  
SONT DISPONIBLES SUR NOTRE SITE :  
[WWW.FEMMESPREVOYANTES.BE](http://WWW.FEMMESPREVOYANTES.BE)

