

MASTER DE SPÉCIALISATION EN ÉTUDES DE GENRE

FOUCART

Léa

Expérience de femmes cyclistes à Bruxelles :

Pratique du vélo, interactions et harcèlement de rue

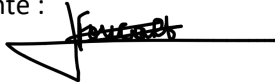
Je déclare qu'il s'agit d'un travail original et personnel et que toutes les sources référencées ont été indiquées dans leur totalité et ce, quelle que soit leur provenance. Je suis conscient-e que le fait de ne pas citer une source, de ne pas la citer clairement et complètement constitue un plagiat et que le plagiat est considéré comme une faute grave au sein de l'Université. J'ai notamment pris connaissance des risques de sanctions administratives et disciplinaires encourues en cas de plagiat comme prévues dans le *Règlement des études et des examens de l'Université catholique de Louvain* au Chapitre 4, Section 7, article 107 à 114.

Au vu de ce qui précède, je déclare sur l'honneur ne pas avoir commis de plagiat ou toute autre forme de fraude.

Nom, Prénom : Foucart, Léa

Date : 11/08/2022

Signature de l'étudiante :

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Foucart', is written over a horizontal line. The signature is stylized and includes a large, sweeping stroke that extends to the left and then curves back up and to the right.

Remerciements

En guise de prélude à ce mémoire qui vient clore notre parcours de master de spécialisation, nous tenons à remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à sa réalisation.

Nos souhaitons adresser de sincères remerciements à notre promoteur, Pierre Lannoy, qui nous a accompagnée dans ce projet et s'est toujours montré disponible et soutenant tout en nous laissant une grande autonomie de travail.

Reprendre des études après plusieurs années loin de la vie universitaire est un défi intense, d'autant plus lorsque celui-ci s'ajoute à un travail à temps plein et à une vie de famille. C'est pourquoi nous tenons à remercier chaleureusement notre chef de service, Isabelle Jones, qui nous a permis de combiner sereinement notre fonction et nos échéances académiques. Nous tenons également à adresser notre profonde reconnaissance envers Quentin, notre partenaire et complice dans tous nos projets de vie pour nous avoir encouragée dans nos réflexions féministes et avoir mis sa disponibilité au service de ce projet personnel qui nous tenait tant à cœur. Merci à nos enfants, Achille et Céleste, d'avoir égayé nos week-ends d'étude. Merci également à Julie, notre binôme au travail et en amitié, pour son soutien sans faille et sa patience quand nous avons besoin de perspective.

Nous terminerons ces remerciements par adresser toute notre gratitude envers Christine Foucart, notre mère, qui a toujours cru en nous et dont la mobilisation à l'égard de chacune de nos aventures, académiques ou autre, nous permet chaque fois d'avancer plus loin.

Nous sommes infiniment reconnaissante envers toutes ces personnes qui ont crû en nous et notre projet et espérons que le résultat sera à la hauteur de leur enthousiasme.

Table des matières

Introduction	5
A. La pratique cycliste à Bruxelles : un choix modal particulier imbriqué dans des rapports de pouvoirs.....	7
1 La dimension genrée de la mobilité.....	8
1.1 La spécificité des déplacements à vélo.....	9
2 Les rapports de pouvoir dans l'espace public.....	13
2.1 La construction de la ville et de ses espaces.....	13
2.2 Les relations de pouvoir et le sentiment d'insécurité	15
2.3 Le harcèlement de rue	17
2.4 Conclusion.....	19
B. Objectifs et démarche de l'étude empirique.....	21
1 Questions de recherche.....	21
2 Hypothèses	21
3 Conception du genre.....	22
4 Méthode d'enquête.....	23
5 Profil des enquêtées.....	25
6 Transcription et analyse.....	27
C. Analyse des discours.....	28
1 Expérience et pratique du vélo : généralités.....	28
1.1 Pratique cycliste : entre mode de déplacement et loisir.....	28
1.2 Valeurs associées à la pratique du vélo	30
1.3 Les déclencheurs	30
1.4 Obstacles potentiels.....	33
2 Le rapport au corps : attitude et tenue vestimentaire.....	34
2.1 Adapter ou ne pas adapter sa tenue pour pratiquer le vélo	34
2.2 Le lien entre apparence/tenue vestimentaire et harcèlement de rue	36
3 Les interactions : généralités	38
3.1 Interactions positives avec les autres usagers.....	38
3.2 Interactions négatives ou problématiques.....	39
3.3 Conclusion : interactions liées à la pratique cycliste	41
4 Le harcèlement de rue	42

4.1	Vision du phénomène de harcèlement de rue	42
4.2	Entre harcèlement de rue et insultes non liées au genre	43
4.3	Définition de la sécurité.....	44
4.4	Confrontation personnelle avec le phénomène.....	46
4.5	Banalisation du phénomène.....	48
5	Lien entre harcèlement de rue et pratique cycliste	49
5.1	Evoquer spontanément le harcèlement de rue	49
5.2	Stratégies générales	50
5.3	Quand la pratique du vélo permet de se sentir plus en sécurité.....	51
5.4	Quand la pratique du vélo ajoute de l'inconfort dans l'espace public.....	52
5.5	Conclusion : pratique cycliste et harcèlement de rue	54
	Conclusion générale	56
	Bibliographie.....	57
	Annexes	59

Introduction

Cycliste régulière, nos déplacements à vélo nous offrent souvent le temps et la disposition d'esprit pour entamer des réflexions sur les enjeux de la société. Nous avons dès lors trouvé qu'il était intéressant de questionner cette pratique cycliste car nous avons prioritairement à cœur d'approfondir des questions contemporaines et locales.

Questionner la pratique du vélo combine à la fois la question de la place des femmes dans l'espace public et de leurs différences d'expérience en termes de mobilité. Bien qu'en débat depuis les années 1970 aux Etats-Unis, les études sur le caractère genré de l'espace public ne se sont plus solidement développées que récemment dans la sphère francophone. Il en va de même pour les études concernant la mobilité pour lesquelles « les lunettes de genre » peinent encore à s'imposer comme une grille d'analyse pertinente.

Suite à cette considération, nous nous sommes penchée sur le rapport publié en 2020 par Pro Velo intitulé « être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles ». Il est intéressant de signifier que Bruxelles mobilité a publié la même année son cahier de l'observatoire de la mobilité en région de Bruxelles capitale ayant pour thème la pratique du vélo. Il semble en effet que les préoccupations écologiques et économiques ont poussé les autorités à approfondir la question de la mobilité douce ces dernières années. D'ailleurs, un des objectifs de la région de Bruxelles capitale est de tripler la part modale du vélo à l'horizon 2030. Partant de cet objectif, l'ASBL Pro Velo¹ a compilé plusieurs constats issus de ses études précédentes : différence du nombre de cyclistes selon le genre lors des comptages annuels ; différence dans la perception du risque lié à la circulation (frein plus important pour les femmes) ; différence dans les itinéraires pratiqués par les femmes (voies locales et mise à l'écart du trafic). Ce sont ces constats qui ont donné naissance à l'enquête en 2019 et au rapport qui en présente les résultats en 2020. L'objectif affiché de la démarche est de « saisir la dimension genrée de la pratique du vélo à Bruxelles et comprendre dans quelle mesure le fait d'être femme cycliste à Bruxelles module les expériences et les pratiques du vélo » (Pro Velo, 2020 : 5). Ainsi, le rapport présente cinq défis auxquels font face les cyclistes bruxelloises : gérer sa peur et trouver sa place dans le trafic motorisé ; les conflits avec les autres usagers de l'espace public ; le défi corporel du vélo ; le défi de l'accompagnement ; le transport de charges et les chaînes de déplacement à vélo. C'est sur base de ces conclusions que nous avons choisi d'approfondir la réflexion à

¹ <https://www.provelo.org/>

propos de l'un de ces défis. Nous avons donc opté pour le défi intitulé « les conflits avec les autres usagers de l'espace public : entre agressivité et dialogue ». Il nous a semblé pertinent d'interroger les interactions des femmes cyclistes lors de leurs déplacements à vélo et de questionner le lien entre cette pratique et les interactions rencontrées lors d'autres modes de déplacements (à pied ou en transport en commun) et particulièrement, la différence en ce qui concerne les faits de harcèlement de rue.

Afin de répondre à nos questionnements entourant le lien entre la pratique cycliste, les interactions avec les autres usagers et le harcèlement de rue, nous allons tout d'abord explorer la littérature à propos de la dimension genrée de la mobilité et des rapports de pouvoir dans l'espace public. Ensuite, nous détaillerons notre méthodologie de recherche et enfin, nous analyserons les discours issus d'entretiens réalisés auprès de cyclistes bruxelloises.

A. La pratique cycliste à Bruxelles : un choix modal particulier imbriqué dans des rapports de pouvoirs.

Questionner la pratique du vélo des femmes bruxelloises et plus spécifiquement leurs interactions et leur rapport au harcèlement de rue nécessite d'approfondir divers enjeux intrinsèquement liés à cette pratique. Nous avons choisi d'aborder dans un premier temps l'angle de la mobilité : les déplacements à vélo étant un choix modal parmi d'autres et la mobilité ayant une dimension genrée non négligeable. Nous mettrons ensuite en exergue la spécificité de la pratique du vélo, au sens où, entre moyen de transport et activité de loisir, ce mode de déplacement véhicule de nombreuses représentations et s'ancre lui aussi dans une différence de pratiques selon le genre. Pour continuer cette réflexion et parce que la mobilité (dont l'aspect spécifique lié au vélo) est intrinsèquement liée à l'occupation par les femmes de l'espace public, nous analyserons les rapports de pouvoirs qui s'y jouent et particulièrement la dimension liée à l'insécurité. Enfin, nous aborderons de manière spécifique le phénomène du harcèlement de rue.

Toutes ces réflexions et dimensions sont intimement liées aux questions de genre et aux rapports homme-femme (et autres) de manière générale. Nous avons l'ambition dans cette partie de dresser un aperçu des différents apports théoriques, en France et en Belgique, sur la question. Nous discuterons plus spécifiquement de notre prise de position par rapport à l'angle genre dans la partie suivante qui abordera notre conception méthodologique.

1 La dimension genrée de la mobilité

Afin d'aborder la pratique du vélo et la dimension de genre qui y est associée, il convient de prendre du recul et d'observer la dimension genrée de la mobilité de manière générale.

La mobilité, comme l'évoque Gilow (2016 : 5), devrait être un droit fondamental car elle offre la liberté d'aller et venir sans contrainte. En ce sens, elle peut être considérée comme une ressource économique et sociale à part entière. En effet, la mobilité spatio-temporelle est intrinsèquement liée à la possibilité de profiter des avantages du milieu urbain (Gilow, 2015). Or, cet accès à la mobilité est inégal pour les hommes et les femmes. Il convient dans un premier temps de discuter des différences descriptives liées à la mobilité avant dans un second temps de discuter de l'enjeu d'accès inégal à cette mobilité.

Ainsi, Dupont-Kerlan et Fontaine (2004) ont mis en exergue plusieurs éléments caractéristiques de la différence de mobilité selon le genre. Selon elles, cette différence s'exprime d'une part principalement dans le choix modal : la marche serait le mode de déplacement le plus féminin alors que le « deux-roues » serait le mode le plus masculin et les femmes représenteraient deux tiers de la clientèle des transports en commun en France comme dans d'autres pays d'Europe. Et d'autre part, cette différence serait palpable dans le motif de déplacement : les hommes seraient plus représentés dans les trajets domicile-travail alors que les femmes effectuent une plus grande proportion de trajets liés aux achats et à l'accompagnement. Il faut ajouter à ces deux éléments, toujours selon Dupont-Kerlan et Fontaine (2004), le temps passé en déplacement et la distance effectuée (les hommes feraient en moyenne des déplacements plus long et se déplaceraient plus loin).

Pour comprendre ces différences factuelles par rapport à la mobilité, il faut la remettre en question avec les enjeux sociaux auxquels elle est liée. A cet effet, Robin Law (1999)² détaille cinq domaines traduisant le comportement de mobilité différencié selon le genre : la division sexuée du travail et des activités engendrant des chaînes de déplacements plus nombreuses et plus complexes pour les femmes (répartition inégale de la charge d'accompagnements, de soin du ménage, « sacrifices » professionnels « attendus » de la part des femmes, etc...) ; l'accès inégal aux ressources économiques (moins de femmes disposent

² Law Robin (1999), « Beyond 'women and transport' : towards new geographies of gender and daily mobility », in *Progress in Human Geography*, vol. 23, n°4, p. 567-588. Cité par Gilow (2016, p.14).

par exemple d'une voiture personnelle) ; l'identité de genre des individus ayant une influence sur leurs comportements, leurs préférences, leurs habitudes et leur perception de soi et des autres (il est par exemple attendu d'un homme qu'il éprouve un intérêt pour les voitures de même qu'il est attendu d'une femmes qu'elle considère la route comme un environnement hostile) ; la construction « androcentrique » de l'environnement (qui ne prend en compte qu'un type de comportement et de besoin dans son organisation spatiale) ; les codes symboliques.

Cependant, la dimension de genre dans les études sur la mobilité est insuffisamment prise en compte dans le monde francophone et notamment les différences sexuées en termes de motif de déplacement, de fréquence ou de distances parcourues (Gilow, 2016).

Il convient de mettre en exergue que ces enjeux sociétaux s'imbriquent dans l'enjeu plus large des rapports de pouvoir dans l'espace public et que l'inégalité qui en résulte, et en particulier le sentiment d'insécurité vécu par les femmes, affecte les déplacements de ces dernières. Avant de nous attarder sur cet aspect, il nous semble pertinent d'aborder la spécificité de la pratique du vélo.

1.1 La spécificité des déplacements à vélo

On l'a vu, plusieurs enjeux de genre sont à l'œuvre dans le rapport à la mobilité. Il est intéressant de se pencher sur les enjeux à l'œuvre spécifiquement dans la pratique du vélo puisqu'il s'agit du sujet qui nous intéresse particulièrement. Ces enjeux se traduisent notamment dans les défis mis en exergue par le rapport de Pro Velo que nous avons détaillés dans l'introduction. Nous tentons ici d'y apporter un socle réflexif.

Selon Raibaut (2015 : 35), l'accès au vélo pour les femmes adultes pâtit des différents facteurs de mobilité que nous avons déjà évoqués : les femmes ayant une charge plus importante en termes d'accompagnement et de ménage, leur accès au vélo comme déplacement est moins évident. C'est en effet ce que semblent confirmer les chiffres qu'il avance : dans les rues de France, on retrouverait 60% d'hommes à vélo contre 40% de femmes et cet écart se creuserait d'autant plus par mauvais temps (74-26) ou la nuit (67-33). A Bruxelles, selon le comptage de Pro Velo en 2019 évoqué dans le rapport, il y aurait environ 63,9% d'hommes à vélo contre 36,1% de femmes. Cependant, comme l'ASBL en témoigne dans ce même rapport, ce comptage devrait être relativisé car ils se fait principalement sur des grands axes alors que les femmes ont

tendance à emprunter plus généralement des routes alternatives. Selon Steinbach et al. (2011 : 1124), de nombreuses études documentent les obstacles à la pratique du vélo que l'on peut résumer pour les femmes comme une combinaison de la peur du danger de la route et de la complexité des trajets. Raibaut (2015 : 36) quant à lui détaille d'autres freins à la pratique cyclable des femmes : la météo, l'arrivée d'un deuxième enfant, la complexité des déplacements, l'exigence de la tenue au travail ou encore le manque d'aisance et la peur de la chute voire les embarras relationnels (réflexions, moqueries, sifflements). On retrouve également ces freins dans le rapport de Pro Velo bien qu'ils soient nuancés selon que les femmes soient non-cyclistes ou cyclistes régulières. En effet, les femmes choisissant de ne pas rouler à vélo évoquent comme obstacles (top 5 par ordre de part de citation) : le danger et l'insécurité routière, le manque d'aménagements, le manque d'aisance, le relief et la tenue vestimentaire. En ce qui concerne les cyclistes régulières, elles pointent les obstacles suivants (top 5 par ordre de part de citation) : la distance trop longue, le transport d'enfants ou de charges, la météo, le relief, la tenue vestimentaire. Sayagh (2017) relève également ces freins chez les adolescentes : alors que les garçons n'identifient qu'un obstacle majeur à la pratique du vélo (le danger du trafic), les filles questionneraient leur pratique selon des facteurs supplémentaires : l'aspect esthétique (le style vestimentaire / l'attitude à avoir sur un vélo), le relief du trajet, la météo mais également la possibilité que la pratique fasse mal ou engendre de la douleur (chute) et l'aspect peu sécuritaire du trafic. Face à ce dernier risque, toujours selon Sayagh (2017), l'attitude des garçons et des filles diverge au sens où les garçons seront plus enclins à affronter ce risque et les filles à le contourner en roulant par exemple majoritairement en site propre.

Le vélo occupe selon nous une place particulière dans le champ de la mobilité car il n'est pas uniquement un mode de déplacement mais peut être également un sport ou un loisir récréatif. C'est également ce qu'affirme Sayagh (2017) qui opère une première distinction en relevant que les adolescentes sont plus enclines que les garçons à penser le vélo comme un loisir récréatif à pratiquer durant la belle saison tandis que les garçons le considèrent comme un sport à part entière. Raibaut (2015 : 36) pointe également qu'une plus grande majorité de filles ont tendance à renoncer à leur pratique sportive et à décrocher de leurs loisirs à mesure qu'elles grandissent, le vélo faisant les frais du danger ressenti dans la ville.

La pratique du vélo des adolescentes est fortement influencée par l'attitude des parents à cet égard qui véhiculeraient une différence sexuée dans l'approche au vélo : la prise de risque chez les garçons est valorisée alors que l'on prône l'évitement de celui-ci chez les filles. Au-

delà de l'aspect véhiculé par l'éducation, les cyclistes (en devenir) sont influencés par les stéréotypes et représentations liées à la pratique (Sayagh, 2017). En effet, même si le vélo a la côte dans la réflexion d'aménagement des villes ces dernières années (pour rappel, Bruxelles capitale a pour ambition de tripler la part modale du vélo d'ici 2030)³, les médias et la société en général véhiculent une image assez binaire lorsqu'il s'agit de représenter les femmes ou les hommes à vélo. Pour ces derniers, la pratique sportive est mise en avant (Tour de France, BMX, etc.) et associée à celle-ci, la virilisation de la chute et de la performance alors que les femmes cyclistes représentées dans les films ou les publicités sont assorties d'arrangements sexy : tenues légères, balades estivales, etc. (Raibaut, 2015). Sayagh (2017 : 127) rappelle que « de manière générale, les activités physiques et sportives contribuent à essentialiser l'idée de femmes physiquement faibles et d'hommes physiquement forts ». La dimension du rapport au corps est inhérente à la pratique du vélo et, comme le montrent les résultats de l'enquête de Pro Velo, les femmes ont une tendance plus prononcée que les hommes à faire attention à leur image et particulièrement pour se rendre au travail, ce qui peut s'avérer plus difficile à vélo (port du casque, transpiration, tenue non adaptée, etc.). S'ajoute à cette considération autour du physique, le rapport à la mécanique, considéré, dans la société en générale, comme un trait particulièrement masculin. On peut d'ailleurs voir sur le site web de Pro Velo⁴ la mise en avant de femmes mécaniciennes comme une exception qui « tord le cou aux clichés sexistes »⁵.

A Bruxelles, comme on peut le lire dans le rapport de Pro Velo (2020 : 23), « la pratique du vélo reste fortement genrée, d'autant plus dans les quartiers populaires, où le vélo reste une activité plus socialement admise pour les hommes et les enfants que pour les femmes ».

Cependant, le vélo peut également être un « remède libérateur d'accès à la ville » (Sayagh, 2017), un outil d'émancipation voire d'*empowerment* (Mundler et Rérat, 2018). En effet, le vélo peut être considéré comme « un outil convivial reliant l'individu au corps social et lui donnant prise sur le monde » (Mundler et Rérat, 2018 : 143) ou comme un symbole de liberté permettant de braver les autorités morales ou religieuses voire comme un moyen d'échapper au harcèlement de rue (Gilow, 2016). Le rapport de Pro Velo met en exergue que face aux insultes sexistes, le vélo « devient un outil d'évasion qui permet de rassurer et faciliter la fuite ». Sayagh (2017) démontre en ce sens que les garçons ont tendance à se sentir moins en sécurité à vélo qu'à pied car ils considèrent uniquement le trafic routier alors que les filles se

³ Plan régional de mobilité 2020, cité dans le rapport Pro Velo 2020.

⁴ <https://www.provelo.org>

⁵ <https://www.provelo.org/fr/page/mecaniciennes-velo>

sentent plus en sécurité à vélo car elles prennent en compte la dimension du harcèlement de rue. En cela, le vélo peut donc « devenir un refuge pour retrouver la liberté dans l'espace public » (Gilow, 2015). Il convient cependant de nuancer cette réflexion, à l'instar du rapport de Pro Velo qui pointe également le fait que le vélo peut générer des insultes (liées à la pratique cycliste, de la part d'automobilistes par exemples) qui s'expriment en agressions sexistes (car la personne cycliste est une femme).

Questionner la mobilité et la spécificité du vélo nous oblige donc à questionner l'accès à l'espace public et les rapports de pouvoir qui s'y jouent, notamment en matière de sentiment d'insécurité.

2 Les rapports de pouvoir dans l'espace public

Si l'on considère l'espace public comme il est préconisé par la loi, celui-ci devrait être libre d'accès et sécurisé pour tous, sans distinction d'âge, de sexe, de catégorie sociale, économique, religieuse ou ethnique. C'est ce qu'affirme Di Méo (2011) en nuancant que dans les faits et derrière cette ouverture affichée, la notion d'espace public n'est pas limpide. Dans son application, l'espace public et sa fréquentation sont contraints, restrictifs, contestés voire contestables. En effet, comme l'énonce Raibaud (2014 : 12), la ville produit des normes et reflète le pouvoir économique, social et politique dominant. Les rapports de pouvoir y sont donc intrinsèquement liés et, entre autres, ceux concernant les productions et identités de genre. La ville et plus spécifiquement l'espace public est le reflet voire la reproduction des normes sexuées de la société actuelle (Lieber ; 2008).

Pour comprendre ces rapports de pouvoir, il nous faut tout d'abord nous attarder sur la construction de la ville et de ses espaces. Ensuite, nous pourrions approfondir les relations de pouvoir qui se jouent dans l'espace public et nous attarder en particulier sur le sentiment d'insécurité en leur sein. Enfin, nous pourrions plus spécifiquement nous concentrer sur le phénomène de harcèlement de rue.

2.1 La construction de la ville et de ses espaces

Selon Zeilinger (2018), le caractère genré de l'espace public anime le débat et la réflexion collective depuis les années 1970. Bildon (2017 : 13) affirme que contrairement à ce que l'on pourrait penser au vu des crédos de mixité sociale clamés ces dernières années par les politiques urbaines publiques, celles-ci ne donnent pas une place égalitaire aux hommes et aux femmes en matière de conception de projets urbains. Selon elle, la question du genre reste un impensé de l'organisation spatiale voire une donnée permettant d'assigner des places à chacun. C'est ce que confirment Hancock et Lieber (2017 : 18) en affirmant que le problème ne réside pas dans un manque d'espace pour les femmes mais dans l'assignation implicite de celles-ci à certains rôles ou à certains espaces et que l'aménagement de la ville reproduit ainsi des normes de genre dépassées, bien loin de la diversité des pratiques des femmes et des hommes. Elles émettent également que « si l'utilisateur de la ville n'est plus pensé exclusivement à partir du

modèle masculin, les modèles féminins à partir desquels on réfléchit à l'aménagement correspondent souvent à des figures stéréotypées de femmes « respectables » (bonnes mères, filles et épouses) ou victime en puissance (jeune femme susceptible de subir des violences ou du harcèlement) ».

C'est ce que confirme Zeilinger (2018) en affirmant que les femmes sont souvent vues comme un groupe homogène voire un groupe faible qui nécessite des aménagements alors que, selon l'association Garance⁶, c'est par leur position sociale et la pluralité de leurs expériences que les femmes ont des utilisations spécifiques de l'espace public. Tummers (2017 : 52) surenchérit en estimant que lorsqu'on intègre la dimension de genre dans les programmes d'urbanisme, dans 90% des cas, il est en réalité fait référence aux femmes et à la supposition qu'elles auraient toutes les mêmes intérêts et que ces intérêts n'évolueraient pas durant leur vie. Zeilinger (2018) précise également que l'aménagement urbain reste un marché néo-libéral dont le critère économique est la principale dimension.

Raibaud (2015 : 28) constate la volonté affichée des pouvoirs publics que les espaces urbains soient mixtes alors que les inégalités persistent en termes de logements, de revenus, de déplacements et que la ville est le miroir des caractéristiques de la société (française dans ce cas). Toujours selon Raibaut (2015 : 16), on peut prendre pour exemple les équipements pris en charge par les collectivités à destination des jeunes entre 8 et 20 ans : ceux-ci serviraient deux fois plus aux garçons qu'aux filles et 75% des budgets publics à destination des loisirs des jeunes profiteraient aux garçons. Cette disparité viendrait du fait que les politiques publiques ont cherché par leur offre de loisirs à canaliser la violence des jeunes (et donc des garçons) créant ainsi des « îlots » destinés aux loisirs masculins (stade de foot, skatepark, streetbasket, etc.). D'ailleurs, Tummers (2017 : 47) affirme qu'en dépit du traité européen d'Amsterdam qui impose aux états membres à adopter une politique de gender mainstreaming, peu d'applications ont réellement lieu dans l'aménagement du territoire en ce qui concerne l'approche genrée.

Il peut également être pertinent de relever, à l'instar de Biarotte (2017 : 31) qu'il persiste, même dans les démarches féministes d'aménagement urbain, un risque que celles-ci reproduisent d'autres formes de discrimination et d'invisibilisation (personnes racisées, trans, handicapées, etc.). Elle affirme en effet que certaines initiatives contemporaines en matière d'urbanisme qui se revendiquent réservées aux femmes, ne seraient en fait réservées qu'à certaines catégories de femmes, celles qui sont éduquées, blanches, hétérosexuelles et cisgenre.

⁶ Cf Chaumont et Zeilinger (2012)

Cette vision est corroborée par Hancock et Lieber (2017 : 18) selon qui les intérêts des femmes marginalisées sont absents des réflexions féministes de l'aménagement urbain. Elles concluent en disant que « l'expression d'une catégorie réduite de femmes, les bourgeoises blanches ayant souvent un degré élevé de formation, ne peut être prise comme garante d'une réelle prise en compte des enjeux de genre dans toute leur complexité, surtout si leur prise de parole conduit à disqualifier ou pointer du doigt comme indésirables d'autres catégories de femmes, racisées, voilées, vendant du sexe, consommant de la drogue, ou ne se comportant pas en conformité avec la morale bourgeoise ».

2.2 Les relations de pouvoir et le sentiment d'insécurité

Pour comprendre l'inégalité sexuée de l'espace public, il faut, comme souvent, prendre en compte la dichotomie sphère publique – sphère privée. Comme le montrent nombre d'études féministes, il est attendu que les hommes s'épanouissent dans la sphère publique alors que les femmes sont assignées à la sphère privée. L'homme s'engageant dans la sphère publique, il est donc naturellement tourné vers la ville et maître de l'espace public. La femme quant à elle, assignée volontairement ou non au domicile ne serait que tolérée dans l'espace public et limitée à des « extensions de la sphère privée » (Lieber, 2008). Selon Bildon (2017 : 10), c'est cette division (transposition de la division économique entre production et reproduction) qui s'est imposée après la révolution industrielle et lors de la croissance urbaine en Europe, favorisant ainsi le développement d'un discours sur l'insécurité des femmes. En effet, diviser l'espace en deux sphères, permet de répondre à la vulnérabilité supposée des femmes. Vulnérabilité qui, quand elle est liée au corps des femmes, à leur nature, empêche la remise en question du rapport social (Gilow, 2015). Gilow (2015) ajoute également que cette idée ancrée de faiblesse des femmes empêche de concevoir et de décrire le caractère genré des expériences dans l'espace public.

Les rapports de pouvoir dans l'espace public, les « faits urbains sexués » (Coutras, 1996) ne sont pas quantifiables, ils participent de la relation entre l'espace public et les autres domaines de la vie sociale, notamment ceux qui cristallisent les inégalités sexuées majeures : travail, famille, éducation. Jacqueline Coutras (1996) l'exprime en ces termes : « si l'espace est le produit et l'initiateur de rapports dissymétriques entre les sexes, alors sa maîtrise est source de pouvoir ». Un accès égal à l'espace public ne signifie donc pas une occupation numérique

paritaire mais bien une égalité d'appropriation et de maîtrise de cet espace, ce qui n'est à l'heure actuelle pas le cas. Les rapports entre les groupes qui évoluent dans l'espace public sont toujours inégalitaires.

L'espace urbain tient un rôle dans la construction identitaire, selon Coutras (2003), les citoyens évoluent dans l'espace urbain sur base, non seulement des lieux et des situations mais également des repères sociaux, images et représentations que ceux-ci leur renvoient ainsi que des normes et règles imposées par ces lieux aux pratiques individuelles par la société.

Une des constructions majeures de cet accès inégal à l'espace public est le sentiment d'insécurité pour les femmes. Il est important de questionner ce sentiment d'insécurité car, non seulement il est inhérent à la manière dont les femmes consomment l'espace public mais il a également des implications sur leur mobilité. En effet, comme l'énonce Gilow (2015), le sentiment d'insécurité a pour conséquence de dessiner une « géographie des déplacements urbains propre aux femmes » car il affecte leurs choix de trajet voire de trajectoire, leur positionnement et leur choix modal.

Di Méo (2011) affirme que la construction de la peur des espaces publics s'effectue en amont de l'expérience individuelle et est alimentée par les rumeurs, les médias et l'éducation. Gilow et Lannoy (2017) vont dans ce sens en affirmant que l'intériorisation de la vulnérabilité est constamment récupérée et renforcée par la médiatisation de certains incidents ou encore par le cinéma et la littérature. Selon Sayagh (2017), le lien éducatif des mères est très fort et elles sensibilisent ainsi les jeunes filles à l'insécurité dès leur plus jeune âge. Comme l'énonce Lieber (2008), cette vision n'est pas remise en question : c'est aux femmes de faire attention, les filles seraient exposées « par nature ».

Cette insécurité serait liée à la morphologie spatiale doublée d'indices d'un potentiel danger : son, présence, absence de vision, etc. (Gilow et Lannoy, 2017). Lieber (2008) qualifie ce sentiment d'expérience pluri-sensorielle intrinsèquement lié à la subjectivité des femmes et doublé d'un sentiment d'appropriation : les femmes ne seraient « pas à leur place » dans l'espace public, spécifiquement à certains endroits et à certains moments, il serait alors d'idée commune qu'une femme seule ne devrait pas s'y promener. Elle ajoute également que ce sentiment atteint toutes les femmes, quelle que soit leur catégorie sociale. Coutras (2003) émet l'idée que « l'insécurité physique et spatiale s'obligent l'une l'autre. Elles enferment dans un système de pensée autoréférencé opposant ceux (individus et espaces) qui inspirent confiance à ceux qui ne le font pas ».

En conséquence de ce sentiment d'insécurité, comme le montrent toutes les études sur lesquelles nous venons de nous appuyer, les femmes doivent fournir de plus grands efforts organisationnels pour faire face à cette peur et adaptent leur mobilité, leur attitude et leur comportement, leur consommation de l'espace, leur communication, etc., bien que ces préoccupations puissent ne pas être vues comme telles par les femmes elles-mêmes (Lieber, 2008). Comme l'énonce Raibaud (2015 : 30), « toutes [les femmes] ont en commun d'adopter des stratégies pour franchir les frontières interdites ».

2.3 Le harcèlement de rue

Une des manifestations des rapports de pouvoir et qui participe au sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public est le phénomène de harcèlement de rue. Depuis les premières évocations de ce terme dans les années 1980-1990 aux Etats-Unis (Micaela di Leonardo puis Carol Brooks Gardner) à sa conception actuelle dans le discours médiatique et politique, cette notion de harcèlement de rue, bien que désormais relativement présente, n'est pas consensuelle et regroupe en réalité une large diversité d'usages et d'interprétations (Gayet-Viaud, 2021). Plusieurs chercheuses, dont les champs de recherche sont à l'intersection entre les violences faites aux femmes et la sociologie urbaine, ont tenté de définir les agressions vécues par les femmes dans l'espace public et de promouvoir l'intérêt social et politique de ce problème jusqu'à ce qu'il devienne un objet de débat public et qu'il soit saisi par les politiques publiques (Gayet-Viaud et Dekker, 2021).

Les diverses définitions de ce terme ont en commun d'inscrire les agressions publiques dans un rapport de force homme-femme où la sexualisation est imposée et de mettre en avant la culture sexiste dont ce phénomène est une manifestation. En revanche, elles ne convergent pas toutes sur la spécificité des conduites qui lui sont attribuées ni sur le degré de nuisance (ou de violence) que cela représente, ni sur les victimes potentielles de ces agressions urbaines (Gayet-Viaud, 2021).

Comme l'énoncent Gayet-Viaud et Dekker (2021), la notion de harcèlement de rue et sa diffusion s'inscrivent dans une perspective militante et pluridisciplinaire. Lieber (2021) exprime quant à elle que mobiliser cette notion entremêle à la fois des actions militantes symboliques, des campagnes de préventions, des initiatives locales (comme les marches

exploratoires) voire (en France) une nouvelle catégorie pénale (« l'outrage sexiste »). Gayet-Viaud et Dekker (2021) affirment que promouvoir le harcèlement de rue comme phénomène public devrait permettre aux femmes (et aux autres) de disposer de l'espace public de façon plus autonome et d'être protégées contre la banalisation des violences récurrentes. C'est également ce qu'affirme Dekker (2021) en ajoutant qu'inscrire cette notion dans la loi vise à garantir la mobilité des personnes dans l'espace public tout en protégeant les potentielles victimes et en responsabilisant les auteurs de ces violences. Il est intéressant de noter que, toujours selon Dekker (2021), Bruxelles a été la première ville à introduire une sanction administrative communale contre le harcèlement de rue (en 2014), suite à la médiatisation du phénomène, grâce (entre autres) au documentaire « femmes de rue » réalisé par Sofie Peeters en 2012 qui filmait en caméra cachée dans les rues de la capitale.

Comme l'énonce Gilow (2015), ce phénomène entraîne des conséquences restrictives pour les femmes dans l'espace public. L'association Garance⁷ qui lutte contre les violences faites aux femmes et cherche à leur rendre leur capacité d'agir, met en exergue l'articulation des conséquences au harcèlement de rue : le renforcement du sentiment d'insécurité, la mise en place de stratégies d'évitement, la diminution de la présence des femmes dans l'espace public (ce qui par cercle vicieux renforce à son tour le sentiment d'insécurité et la dichotomie sphère publique-sphère privée), le renforcement du sentiment de contrôle et d'emprise des corps féminins. Coutras (2003) évoque ainsi que les femmes, toutes catégories sociales confondues, se sentent menacées dans leur corps, par les hommes. Cependant, comme l'amorce Raibaud (2015), le harcèlement de rue n'est pas seulement l'apanage d'hommes vulgaires, frustrés ou malades-mentaux mais sa banalisation est relayée par une culture médiatique de la ville, tant dans la littérature que dans le cinéma ou la publicité. En effet, Lieber (2021) affirme que les faits de harcèlement de rue sont perpétrés dans tous types d'espace publics et par des hommes de toutes catégories sociales. Or, toujours selon Lieber (2021), le biais de la reprise de ce phénomène par les politiques publiques tient dans le fait que ce sont les hommes de catégories sociales défavorisées et/ou les hommes racisés qui sont dès lors érigés en agresseurs potentiels. Elle ajoute que « les définitions variées du phénomène sont sous-tendues par des représentations spécifiques des violences et de la sécurité qui négligent ou survirilisent certains groupes de femmes et d'hommes ».

⁷ Le harcèlement de rue une longue histoire : <http://www.garance.be/spip.php?article867>

Il nous semblait important de mettre en exergue que bien que le phénomène de harcèlement de rue soit communément partagé dans une acception générale d'agression envers les femmes dans l'espace public, son utilisation peut poser plusieurs problèmes : la diffusion d'une vision passive et impuissante des victimes, l'invisibilisation des facteurs additionnels (appartenance à la communauté LGBTQI+, personnes racisées, etc.), la « culturalisation » du problème et la réduction de celui-ci à un débat sur l'immigration, la déclinaison du problème à l'angle des violences de genre et par là une minoration de son importance relativement à la priorité accordée aux viols et aux violences domestiques. (Gayet-Viaud, 2021 ; Gayet-Viaud et Dekker, 2021).

Pour la suite de ce travail, nous utiliserons l'expression « harcèlement de rue » dans son acception en tant qu'agression (verbale, gestuelle, physique, attitude) d'un homme envers une femme ou une personne ayant une identité de genre (même supposée) différente de l'homme agresseur. Nous développerons notre hypothèse par rapport à la tension autour de cette notion dans la partie suivante consacrée à notre méthodologie.

2.4 Conclusion

Analyser la différence sexuée de la pratique cycliste nécessite d'articuler les différentes dimensions genrées de la mobilité (Division sexuée du travail, complexité des chaînes de déplacement, influence de l'identité de genre, etc.) à l'inégalité des rapports de pouvoir dans l'espace public. Comme l'évoque Bildon (2017), « la ville est le théâtre d'interactions sociales et de pratiques routinières sexuellement différenciées, que ce soit dans l'espace domestique, l'espace public ou les mobilités quotidiennes ». L'une des manifestations de ce déséquilibre réside dans le phénomène du harcèlement de rue qui, par les agressions sexistes qui le caractérisent, discrédite la place des femmes dans l'espace public et réaffirme le contrôle masculin de leurs corps. Nous souhaitons conclure cette exploration théorique en reprenant à Jacquelin Coutras (2003), l'exemple de l'accueil réservé à la bicyclette dans les années 1880. Selon elle, les femmes (socialement favorisées) ont tout de suite éprouvé l'envie d'utiliser ce nouveau moyen de locomotion récemment arrivé et par-là même, de pouvoir se défaire de leurs tenues contraignantes (le corset en chef de file) et d'accéder à une plus grande facilité de déplacement, tant par la rapidité que la bicyclette offrait que par la taille des espaces à conquérir grâce à elle. Les femmes virent dans cette nouvelle possibilité une libération et une opportunité d'émancipation. Les hommes ayant également perçu cette potentialité, se sont empressés

d'assortir ce nouveau mode de déplacement d'interdictions morales et de mises en gardes, afin de continuer d'être les seuls à jouir de la maîtrise de la sphère publique. Ils ont ainsi tenté de dissuader la gent féminine en clamant leur instabilité émotionnelle, leur incapacité en matière de mécanique et leur devoir de discrétion à la faveur des bonnes mœurs. (Coutras, 2003). Bien que la volonté de mainmise sur l'espace public par les hommes semble ne pas avoir évolué depuis un siècle, nous pouvons cependant affirmer, à l'instar de Héran (2014 : 32)⁸ que la pratique du vélo a permis aux femmes de s'émanciper et leur a donné un sentiment de liberté et d'autonomie.

⁸ HÉRAN, Frédéric, 2014. *Le retour de la bicyclette, Une histoire de déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*. Paris : la découverte. Cité par Mundler et Rérat (2018).

B. Objectifs et démarche de l'étude empirique

1 Questions de recherche

Comme nous l'évoquons dans l'introduction, nous avons à cœur d'explorer l'expérience des femmes cyclistes à Bruxelles et, constatant que le rapport de Pro Velo avait déjà dressé un bilan de la manière dont la condition de femme modulait les expériences des cyclistes bruxelloises, nous avons décidé d'orienter notre réflexion sur un aspect particulier de cette modularité. Nous avons donc choisi d'approfondir l'angle des interactions que les usagères rencontrent lors de leurs déplacements à vélo. Le défi constaté par le rapport de Pro Velo intitulé « les conflits avec les autres usagers de l'espace public : entre agressivité et dialogue » met en lumière à la fois l'oppression subie par les femmes cyclistes mais également la possibilité d'évasion aux agressions qu'offre le vélo. Il nous a semblé intéressant d'approfondir ces questions et d'interroger des cyclistes aux profils variés (avec enfant ou non, cyclistes régulières ou occasionnelles, se rendant au travail ou se déplaçant à vélo pour les loisirs, etc.) afin de recueillir leurs expériences de femmes cyclistes à Bruxelles, leurs interactions et leur rapport au harcèlement de rue.

Nous avons ainsi entrepris cette étude pour tenter de répondre à plusieurs questions : Quelles interactions (positives et négatives) les cyclistes bruxelloises rencontrent-elles lors de leurs déplacements à vélo ? Peut-on, sur base de leurs discours, établir un lien entre la pratique du vélo et le harcèlement de rue, si oui, quel est-il ? Peut-on considérer la pratique du vélo comme un « remède libérateur » face au harcèlement de rue, comme une stratégie parmi d'autres ou cette pratique constitue-t-elle une contrainte supplémentaire (agression en tant que cycliste, insulte en tant que femme) ?

2 Hypothèses

De prime abord et guidée par notre propre expérience de déplacements dans l'espace public, nous émettons l'hypothèse que le vélo permet l'émancipation des femmes dans le milieu urbain et que les interactions rencontrées lors de déplacements à vélo sont moins contraignantes qu'avec d'autres choix modaux comme la marche ou la fréquentation de transports en commun. Cependant, nous supposons que le lien direct entre la pratique cycliste et le sentiment de sécurité par rapport au harcèlement de rue est relativement inconscient mais conscientisable par la

pratique, des événements spécifiques ou des discussions à ce sujet. Nous émettons l'hypothèse que la pratique du vélo représente une stratégie effective au harcèlement de rue mais que cet aspect n'est pas le premier facteur influençant la décision d'opter pour des déplacements à vélo (sauf peut-être en cas de situation spécifique, par exemple suite à une agression).

Nous n'émettons pas d'hypothèse spécifique quant à la dimension où la pratique du vélo serait une contrainte supplémentaire et nous tenterons de tirer des conclusions des discours de nos interlocutrices qui en témoignent.

3 Conception du genre

Dans le rapport de Pro Velo (2020 : 5), nous pouvons lire que la référence au terme genre doit être comprise selon la définition de Bereni et al. (2012) comme « un système de bicatégorisation hiérarchisé entre les sexes (hommes/femmes) et entre les valeurs et représentations qui leur sont associées ». Il faut ainsi comprendre, comme le précise Bildon (2017), que le genre est « à la fois une construction sociale, un processus relationnel et un rapport de pouvoir qui s'intrique avec d'autres rapports de pouvoir ». Notre but étant d'approfondir un des constats du rapport de Pro Velo, il nous a semblé logique et pertinent de nous baser sur la même définition pour notre enquête. C'est pourquoi, à l'instar du rapport, nous avons également choisi de n'interroger que des femmes.

Cependant, il nous semble important de souligner que la question de genre englobe une plus grande complexité d'éléments que la dichotomie homme-femme et que cette considération risque de limiter la réflexion en excluant certaines catégories de personnes (trans, non-binaires, ...) voire en considérant que la catégorie « femme » est une catégorie homogène dont la représentante type est une femme blanche aisée ayant fait des études et ayant un travail rémunéré (Hancock et Lieber, 2017). Or, la fréquentation de l'espace public par les femmes a des implications supplémentaires liées à leur origine ethnique, leur identité sexuelle, leur catégorie socio-économique, etc. Nous développerons par la suite la manière dont nous sommes entrée en contact avec nos interlocutrices mais il convient de préciser dès à présent que notre échantillon n'est pas représentatif de la diversité des identités de genre que l'on peut retrouver dans l'espace public. Comme le précise Bildon (2017), seules les approches intersectionnelles « permettent de penser l'intrication des rapports de domination de différentes natures comme le sexisme, le racisme, le classicisme ».

En ce qui concerne la dénomination du phénomène lié aux agressions subies dans l'espace public, nous avons décidé d'utiliser le terme *harcèlement de rue* car il est plus communément utilisé, tant dans les médias que dans l'usage populaire, bien que certaines associations ou instances juridiques lui préfèrent le terme « harcèlement sexiste de rue » ou « harcèlement sexiste dans l'espace public ». C'est d'ailleurs ce que recommande Lieber (2021) pour qui cette dernière formulation permet d'intégrer à la fois les espaces ouverts à tout un chacun (et pas seulement la rue qui selon elle cadenasait le phénomène à des catégories spécifiques d'hommes) mais aussi de mettre l'accent sur le fait que ces agressions sont également le fait d'hommes avec qui les femmes ont des relations publiques ou professionnelles (banquiers, politiques, célébrités, etc.). Consciente que cette autre formulation mette en avant la dimension sexiste et donc le déséquilibre des rapports hommes-femmes liés à ce phénomène, nous avons tout de même opté pour la dénomination « grand public ». Nous aurons cependant l'occasion de constater lors de nos entretiens, en faisant référence au phénomène en utilisant le terme *harcèlement de rue*, que certaines de nos enquêtées y engloberont les insultes générales à leur encontre, non nécessairement liées à leur genre.

4 Méthode d'enquête

Pour mener cette étude, nous avons choisi de récolter des données qualitatives car elles offrent une profondeur de réponse qui nous a semblé plus pertinente. Nous avons ainsi choisi de réaliser des entretiens semi-directifs afin de pouvoir rencontrer les enquêtées et d'approfondir ou de détailler leurs réponses. Il nous a semblé plus pertinent d'aborder les pratiques et les conceptions à propos du vélo et du harcèlement de rue autour d'une discussion. Nous avons également pour hypothèse que certaines questions allaient faire naître chez les enquêtées des réflexions qu'elles n'auraient peut-être jamais abordées ou approfondies et que notre entretien allait également être pour elles une manière de réfléchir à leur pratique et de développer leurs pensées. Particulièrement en ce qui concerne le rapport entre pratique du vélo comme solution au harcèlement de rue, nous avons supposé que certaines ne se rendaient pas compte de cette possibilité mais pouvaient le conscientiser durant l'entretien. Bien que nous soyons consciente que la situation d'entretien peut influencer les réponses et se présenter parfois comme une barrière, nous pensons également qu'un entretien peut être un échange ouvert et un générateur de prise de conscience.

Afin de mener à bien ces entretiens et d'y instaurer un climat de confiance et de dialogue, nous avons préparé un questionnaire qui avait pour vocation de guider l'entretien d'une thématique à l'autre tout en restant souple. Notre préoccupation principale était d'accueillir les discours des enquêtées et de pouvoir y réagir tout en abordant différentes thématiques. Nous avons créé un guide d'entretien pour nous permettre d'aborder les thématiques dans un ordre qui nous a semblé logique : généralités de la pratique du vélo, spécificité des trajets, évolution de la pratique, interactions en lien avec la pratique, harcèlement de rue. Cependant, cet enchaînement n'était pas rigide et pouvait s'adapter aux réponses des enquêtées. Nous avons pour principe directeur, en plus d'arborer une attitude ouverte et bienveillante, de poser des questions pertinentes sans forcer la réponse des participantes. Le principe était de les guider vers des éléments de réponses qu'elles n'auraient peut-être pas amenés spontanément sans toutefois les inciter à formuler des réponses qui ne reflètent pas leurs pensées.

L'ouverture de l'entretien était l'occasion d'aborder des généralités quant à leur profil (situation personnelle et professionnelle) ainsi que des généralités quant à leur pratique du vélo (type de vélo, style vestimentaire, explication de ce choix modal, autres types de transports utilisés, etc.). La deuxième partie d'entretien se concentrait sur les types de trajets (but, distance, contraintes, avantages, ...) et sur les nécessités liées à la pratique du vélo (équipements, problématiques rencontrées, etc.). Une troisième partie nous permettait d'aborder l'évolution (passée et à venir) de la pratique cycliste des enquêtées. Une quatrième partie se centrait sur les interactions (positives et négatives) rencontrées lors de déplacements à vélo ou à propos de leurs déplacements à vélo. Enfin, une cinquième partie abordait plus spécifiquement leur vision et expérience du harcèlement de rue et le lien éventuel avec leur pratique de cycliste. L'entretien se concluait sur des dernières remarques ou questions de la part des enquêtées.

De manière générale, nous estimons que les entretiens se sont bien déroulés et que notre attitude ouverte et compréhensive (nous avons par exemple réalisé un entretien hors caméra à la demande d'une participante) a permis aux enquêtées de se sentir à l'aise et a amené une certaine spontanéité et sincérité dans leurs réponses.

Il est également important de mettre en exergue deux limites liées à la récolte par entretien. Tout d'abord, le fait que nous n'ayons accès qu'aux pratiques et opinions déclarées des participantes. Nous devons donc supposer que tout ce que les enquêtées nous ont raconté est vrai bien que certains éléments ou contexte puissent varier dû à une tendance générale à simplifier certains contextes pour faciliter l'explication ou à enjoliver les faits. En effet, la deuxième limite est celle de la désirabilité sociale qui amène les répondants à vouloir répondre

« comme il faut » – bien que ce qui importe à l’enquêtrice est leur opinion ou pratique réelle et non une réponse attendue – (Butori et Parguel, 2010). C’est pourquoi, nous devons garder à l’esprit que certaines opinions ou pratiques peuvent être exagérées ou enjolivées durant l’entretien.

5 Profil des enquêtées

Nous avons rencontré neuf femmes pratiquant le vélo à Bruxelles. Nous sommes entrée en contact avec elles soit par le bouche-à-oreille : amies d’amies ayant connaissance de notre sujet d’étude ; soit via le groupe Facebook *BruX’Elles à vélo*, sur lequel nous avons posté un message. Nous avons communiqué aux participantes que nous souhaitions nous entretenir avec des femmes à propos de leur expérience de cycliste. Nous avons consciemment communiqué une thématique large et qui ne faisait pas mention du harcèlement de rue afin de ne pas cadenasser l’entretien autour de ce thème d’une part et d’autre part afin d’analyser si le sujet venait spontanément dans la conversation autour de la pratique cycliste avant que nous abordions ce thème dans notre déroulement d’entretien. Nous leur avons proposé des entretiens en face à face ou en visio-conférence et avons reçu le consentement de toutes les participantes pour enregistrer l’entretien à des fins de retranscription et d’analyse.

Il est important de mettre en relief que les 9 participantes interrogées ne sont pas représentatives de tous les profils de cyclistes bruxelloises mais représentent un échantillon de divers profils. Il va de soi qu’il s’agit de personnes présentant un intérêt prononcé pour l’échange autour de la pratique cycliste (d’où leur présence sur le groupe Facebook), l’une d’elle me dira d’ailleurs « Je suis très contente de participer à ton étude parce que j’aime bien parler du vélo ».

Notre échantillon est limité d’abord par sa taille et ensuite par le fait que certaines catégories d’âge et de profils ne sont pas du tout représentées : bien que nous voulions aussi interroger des femmes utilisant le vélo principalement pour leurs loisirs, les participantes potentielles qui se sont montrées intéressées par notre étude pratiquaient toutes le vélo pour aller au travail ; nous n’avons pas non plus interrogé de jeunes femmes de moins de 20 ans ou d’adolescentes, ni de femmes sans emploi. Voici un tableau récapitulatif des données concernant nos interlocutrices.

Prénom	Age	Situation professionnelle	Foyer et lieu de vie	Type de vélo	Type de trajets	Régularité* des déplacements à vélo	Autres modes de déplacement
Alexia	21	Etudiante	Célibataire Pas d'enfants En colocation	Course	Velotaf (études/stage) Loisirs - Vie sociale Courses	Quotidienne Quotidienne Quotidienne	Aucun
Aurélié	37	Fonctionnaire	Mariée 1 enfant (7 ans) Maison	Longtail électrique	Velotaf Loisirs - Vie sociale Accompagnement	Quotidienne Régulière + Quotidienne	Voiture (courses, trajets en dehors de Bruxelles)
Natacha	33	Fonctionnaire	En couple Pas d'enfants Appartement	Electrique	Velotaf Loisirs - Vie sociale Courses	Régulière + Régulière - Régulière -	Cambio (courses, trajets en dehors de Bruxelles) Transports en commun Marche (petites distances)
Estelle	25	Employée secteur privé	En couple Pas d'enfants Appartement	Electrique pliant	Velotaf Loisirs - Vie sociale	Quotidienne Régulière -	Voiture (courses, trajets en dehors de Bruxelles) Marche
Safia	41	Fonctionnaire	Célibataire Pas d'enfants Appartement	Ville	Velotaf Loisirs - Vie sociale Courses	Régulière + Régulière - Régulière +	Transports en communs Marche
Françoise	47	Employée secteur privé	Mariée 2 enfants (4 et 6 ans) Maison	Longtail électrique Ville	Velotaf Loisirs - Vie sociale Accompagnement Courses	Quotidienne Régulière + Quotidienne Régulière +	Cambio (trajets en dehors de Bruxelles) Train (trajets en dehors de Bruxelles)
Margaux	26	Employée/indépendante	Célibataire Pas d'enfants En colocation	Electrique pliant	Velotaf Loisirs - Vie sociale Courses	Quotidienne Régulière + Régulière -	Train (trajets en dehors de Bruxelles) Marche (petites distances) Transports en commun
Magali	26	Employée secteur privé	Célibataire Pas d'enfants En colocation	Gravel	Velotaf Loisirs - Vie sociale Courses	Quotidienne Quotidienne Quotidienne	Transports en commun
Coralie	36	Employée secteur privé	Célibataire, 2 enfants (4 et 6 ans) Maison	Electrique	Velotaf Loisirs - Vie sociale Accompagnement Courses	Quotidienne Régulière + Régulière - Quotidienne	Marche (petites distances)

*Qualification de la régularité : **Quotidienne** = usage quotidien ou chaque fois que le déplacement se présente / **Régulière +** = usage régulier mais non exclusif, part moins importante des autres alternatives / **Régulière -** = usage régulier mais non exclusif, part autant ou plus importante des autres alternatives.

Nous pouvons déjà mettre en relief quelques tendances. Toutes nos participantes effectuent le trajet domicile-travail à vélo ainsi que des trajets relatifs à leurs loisirs ou vie sociale bien qu'elles ne le fassent pas toutes avec la même assiduité et que certaines utilisent également les transports en commun pour le même type de trajet. Certaines font également leurs courses à vélo (principalement celles qui n'ont pas de voiture personnelle ou de location) et on peut constater que les trois participantes ayant des enfants utilisent également leur vélo pour leurs trajets d'accompagnement. Nous n'observons pas de corrélation entre la régularité et le type de vélo (électrique ou non).

Comme nous l'évoquions plus haut, un des risques de notre sélection était d'occulter une partie de la diversité des femmes et de ne pas rendre notre approche intersectionnelle. Ayant posté un mot sur un groupe Facebook pour récolter des participantes, nous n'avons pas eu l'occasion de trier les répondantes et de les sélectionner selon d'autres critères que leur pratique du vélo. Notre sélection d'informatrices s'est faite plus pratiquement, sur base de celles qui étaient disponibles pour un entretien. Sur les neuf participantes, deux sont « non blanches » et une présente un handicap invisible.

6 Transcription et analyse

Les entretiens ont été retranscrits afin de pouvoir accéder plus facilement au discours des enquêtées et de pouvoir l'analyser. Les transcriptions ont été faites le plus fidèlement possible d'un point de vue linguistique, en essayant de refléter le type de langage, les hésitations ou interjections, les reformulations spontanées, etc. Nous utiliserons cette retranscription pour citer les passages pertinents d'entretiens dans notre analyse.

Afin d'analyser ces entretiens, nous avons décidé de ne pas partir d'une grille d'analyse préconçue mais d'attribuer des codes couleurs thématiques à certaines parties du discours des interlocutrices à l'aide du logiciel MAXQDA. Ces codes couleurs nous ont permis par la suite de travailler de manière transversale entre les discours et de filtrer les données selon ce qui nous a semblé pertinent, ce qui nous a marqué durant l'entretien ou la réécoute. Ainsi, nous avons démarré notre interprétation à partir de ce que nous avons pu directement observer dans le discours de nos enquêtées et avons pu comparer les énonciations spontanées (spécifiquement liées au harcèlement de rue) des énonciations induites par nos questions. Notre but n'était pas d'opérer un traitement quantitatif des énoncés abordant la même thématique mais bien de faire dialoguer différents discours pour analyser leur convergences ou points de rupture.

C. Analyse des discours

1 Expérience et pratique du vélo : généralités

Afin de contextualiser les propos et attitudes de nos participantes, nous dans un premier temps observer quelques informations générales par rapport à leur pratique du vélo et à leur réflexion par rapport à celle-ci. Nous allons donc tout d'abord nous poser la question de leur position face à la pratique cycliste, entre mode de déplacement et loisir récréatif ou sportif. Ensuite, nous aborderons les valeurs que nos enquêtées associent à la pratique du vélo afin d'amorcer dans un deuxième temps les éléments concrets qui les ont poussées à démarrer cette pratique et enfin, les obstacles éventuels qu'elles ont rencontrés (avant de démarrer) ou qu'elles rencontrent encore (et qui limitent leur pratique).

1.1 **Pratique cycliste : entre mode de déplacement et loisir**

Toutes les participantes à notre enquête utilisent le vélo comme mode de déplacement, de manière plus ou moins régulière, c'est sur base de ce critère qu'elles ont tout d'abord été sélectionnées. Durant nos interviews, nous avons également remarqué que pour certaines, faire du vélo ne se limitait pas à un mode de déplacement mais était également un loisir, récréatif ou sportif. Pour comprendre leurs motivations et attitudes, il nous a donc semblé important de démarrer par leur rapport à cette pratique et de tenter de le catégoriser.

Pour comprendre le rapport des enquêtées à leur pratique, il faut d'abord observer leur évolution de la pratique. Toutes les participantes, sauf Safia, ont appris à faire du vélo étant enfant mais seule Margaux, pour qui la pratique du vélo durant l'enfance et l'adolescence était à la fois un loisir (balades à la campagne) et un mode de déplacement (petits trajets pour aller à ses activités sportives), n'a pas cessé à un moment de pratiquer le vélo comme mode de déplacement. Toutes les autres déclarent une coupure dans leur utilisation du vélo entre leur enfance/adolescence et leur reprise du vélo en tant qu'adultes. Pour Coralie, Estelle et Alexia, la pratique du vélo était un loisir initié par les parents dont le but était de faire des balades occasionnelles. Pour Magali et Aurélie, il s'agissait surtout de faire des trajets dans la ville/le quartier : aller voir les grands parents (Magali) ou aller à l'école et rejoindre des amis (Aurélie). Pour Natacha, sa pratique se limitait à ses vacances à la mer durant lesquelles elle se déplaçait et se baladait à vélo avec ses amies. Françoise évoque quant à elle son passé en Flandres durant

lequel elle faisait beaucoup de vélo, comme mode déplacement plus ou moins régulier et comme loisir.

La plupart de nos enquêtées n'émettent pas de commentaire sur leur sentiment vis-à-vis de leur pratique en tant qu'enfant/adolescentes, leur ton est relativement neutre, voire enthousiaste par rapport au souvenir (vacances à la mer pour Natacha, groupe d'amis pour Aurélie, etc.) Cependant, Alexia et Magali déclarent qu'à l'époque elles n'aiment pas cela.

- (1) Alexia : **ça ne me plaisait pas de trop**. Franchement je me disais bon voilà faut pédaler **c'est chiant**
- (2) Magali : On a appris assez jeunes (...) Mais c'est vrai qu'on était **tout le temps obligés** et que **j'aimais pas ça en soi**.

Il est intéressant de pointer cet aspect afin d'analyser par la suite les conditions et motivations de la reprise de la pratique cycliste, ce qui leur permis de dépasser leur résistance, pour celles en gardant un souvenir négatif et ce qui a remotivé celles ayant abandonné bien qu'elles en gardent un souvenir positif.

Seules deux de nos enquêtées font usage du vélo uniquement dans un but de déplacement, il s'agit d'Aurélie et de Coralie. Toutes les autres, combinent mode de déplacement et pratique récréative (Estelle, Françoise, Natacha, Safia et Magali) ou sportive (Alexia et Margaux). Alexia est la seule à spécifier que sa pratique sportive découle du plaisir qu'elle éprouve à se déplacer à vélo, pour les autres, la réflexion s'est faite de manière conjointe, entre l'envie de faire des balades et la prise en considération du vélo comme d'un moyen de transport.

Il nous semblait important de mettre en exergue que la plupart de nos interlocutrices ne dissocient pas leur pratique de loisir de leurs déplacements. Lorsque nous aborderons l'aspect des interactions et problématiques de leur pratique cycliste, elles nous répondront indifféremment qu'il s'agisse d'une situation lors d'un déplacement ou lors d'une balade/sortie sportive.

Toutes nos interlocutrices, sauf Margaux donc, ont donc décidé une fois adulte et après une pause dans leur pratique, de se (re)mettre en selle. Il est important de comprendre ce qui les a menées à faire ce choix et pour cela, il convient d'observer d'une part les valeurs qu'elles associent à leur pratique et les déclencheurs réels.

1.2 Valeurs associées à la pratique du vélo

Plusieurs valeurs peuvent être associées à la pratique du vélo, qu'elles participent réellement au choix de ce mode de déplacement ou qu'elles soient considérées comme un bonus par rapport à celui-ci. Il est important d'observer les valeurs / bénéfices que nos enquêtées associent à leur pratique avant d'aborder les déclencheurs réels de celle-ci.

Plusieurs enquêtées associent la pratique du vélo au bénéfice de bouger comme par exemple Natacha, Estelle et Safia. Cette dernière semble d'ailleurs considérer le sport comme un véritable déclencheur de sa pratique.

- (3) Natacha : ça me permet d'être en **mouvement**, ça me permet de **bouger**, c'est une **activité physique gratuite**
- (4) Estelle : c'est vraiment autant un chouette moyen de se déplacer qu'un chouette loisir et **c'est en même temps du sport donc c'est chouette.**
- (5) Safia - c'est aussi pour **maintenir mon activité physique**, parce que mon médecin m'avait recommandé de faire du sport au moins une ou 2 fois par semaine parce que j'avais commencé à prendre du poids il y a quelques années

Une autre valeur associée au vélo par plusieurs participantes est la dimension écologique de la pratique cycliste, c'est ce qu'exprime Margaux en affirmant qu'elle essaye de faire un maximum sans voiture ou encore Estelle pour qui l'aspect écologiques est évident.

- (6) Estelle : je ne suis pas en voiture à rejeter du CO2 dans la ville qui est déjà super enfumée

Les autres valeurs relevées par les participantes sont l'aspect économique (par rapport aux transports en commun ou à la voiture), l'efficacité globale (temps de trajet, pas de problème de connexion comme en transport, pas d'embouteillages, rapidité par rapport à la marche) et l'appartenance à une communauté de cyclistes, même pour Aurélie qui ne pratique pas de sorties sportives à vélo en groupe.

1.3 Les déclencheurs

Plus encore que les valeurs associées à la pratique qui sont de l'ordre de la philosophie voire du bénéfice ressenti (éventuellement à postériori), il est intéressant de se pencher sur les éléments qui ont déclenché la pratique de nos interlocutrices. La prise de décision de se déplacer à vélo résulte d'un ou plusieurs facteurs qui se combinent au besoin d'efficacité et de flexibilité des participantes, toutes ont mentionné la facilité que représentaient pour elles les déplacements

à vélo. Pour certaines, le vélo leur apporte fluidité et rapidité par rapport aux transports en communs ou liberté et gain de temps par rapport à la voiture. Margaux déclare quant à elle que le bénéfice se situe dans la possibilité de parcourir de plus longues distances qu'à pied.

- (7) Magali : Enfin, s'il faut commencer à faire 2 changements, et cetera, alors j'ai tendance à être **plus rapide** à vélo.
- (8) Coralie : Moi je trouve que c'est que tu es **sure du timing** que tu vas mettre, ton vélo tu tombes jamais dans les embouteillages, tu tombes pas avec une grève de train ou tout autre, tu te retrouves pas coincé dans des moyens de transport avec plein d'autres personnes, donc **au niveau timing je trouve ça super pratique**. Tu regardes sur Google Maps le temps que ça met, tu sais que tu mettras ce temps-là
- (9) Estelle : je n'aime pas les transports en commun de manière générale, ça m'énerve les **retards**, quand c'est bondé etc et je trouve aussi qu'à Bruxelles c'est toujours **compliqué**, tu dois changer deux trois fois pour aller à certains endroits donc je ne trouve pas ça pratique et la voiture n'en parlons même pas c'est l'enfer à Bruxelles.
- (10) Aurélie : je me suis rendu compte que je suis **plus libre** à vélo, je ne dois pas attendre un bus, chercher une connexion, c'est vraiment **très rapide, hyper pratique**
- (11) Françoise : Bah **la liberté que ça donne** hein, il faut pas chercher à se garer, il faut pas, il faut aller, y a y a une immense liberté.
- (12) Margaux : **les distances** l'ont imposé. Avant, j'avais beaucoup moins de distance à faire.

Parmi les réponses de nos interlocutrices, nous avons identifié deux déclencheurs principaux qui se combinent à ce besoin d'efficacité : le fait d'acquérir un bon vélo et la situation liée à la crise sanitaire.

Acquérir un vélo de bonne qualité a été le déclencheur réel de plusieurs participantes qui s'étaient déjà essayé à la pratique mais sans être convaincue ou sans la développer, le fait de rouler avec un autre vélo, mieux adapté à leur pratique a permis à ces participantes de réellement considérer le vélo comme un moyen de déplacement régulier.

- (13) Magali- **J'ai acheté un bon vélo** et depuis **depuis j'aime bien le vélo**.(..) j'ai découvert en fait qu'avec un bon vélo, c'était c'était cool de faire du vélo.
- (14) Natacha - quand j'ai acheté un vélo électrique j'ai commencé à faire des trajets que avant j'aurais jamais imaginé faire en vélo.
- (15) Aurélie - je voulais que ce soit un vélo qui puisse me permettre d'emmener Lili et aussi un copain ou une copine de Lili pour que je puisse fonctionner tout le temps avec ce vélo
- (16) Alexia - je suis passée au vélo de course parce que **je commençais à faire plus de route et à vraiment apprécier**.

Ainsi, Magali et Alexia qui n'appréciaient pas de se déplacer à vélo durant leur enfance ont fait évoluer leur pratique grâce, notamment, à un meilleur équipement.

La crise sanitaire a eu un impact sur beaucoup d'aspects de nos vies et pour certaines de nos participantes, cela a grandement influencé leur mode de transport, que ce soit leur volonté d'éviter les transports en communs ou l'opportunité de pouvoir rouler avec moins de circulation.

(17) Françoise : **C'est le confinement COVID qui qui m'a tout à fait convaincue.** Il y avait le **moins de circulation**, donc j'ai pu prendre de de de l'assurance par rapport à transporter les enfants à et et bon j'ai j'ai aussi mieux appris à connaître le vélo

(18) Natacha : Ça c'est aussi développé **beaucoup plus quand c'était le confinement.** J'avais toujours voulu un vélo mais ça c'est développé avec l'idée **d'éviter les transports en commun.**

(19) Estelle : **Avec le confinement** je me suis dit que j'avais **envie de faire plus de vélo**

(20) Aurélie : c'est vraiment **depuis que les transports en commun sont devenus un problème pour moi [à cause du covid]**, il a fallu que je trouve une solution rapidement et c'est ce vélo qui est venu.

Conjointement à ces deux déclencheurs principaux, un autre élément déclencheur est lié à une opportunité qui se présente aux enquêtées, qu'elle soit influencée par un proche ou non.

(21) Alexia : Je ne sais pas si j'aurais fait le pas **si l'occasion ne m'étais pas tombé dessus.** J'ai un pote qui vendait son vélo mais qui était cassé et donc mon proprio l'a réparé et j'ai pu l'utiliser et à partir de ce moment je n'ai plus utilisé que mon vélo.

(22) Safia : Quand j'ai vu beaucoup de **publicité au sujet de la bike expérience** dans les transports en commun et aussi le fait que c'est, c'est un petit peu à ce moment-là que que **les villos donc de JC Decaux ont commencé à se déployer à Bruxelles**, ça faisait quand même un an ou 2 et ça m'avait vraiment donné envie d'essayer.

(23) Magali : Et puis **mon copain est un grand fan de vélo** et c'est lui qui m'a un peu mise au vélo en fait parce que lui allait faire des tours ou quoi le week-end donc **j'ai commencé à vouloir l'accompagner.**

(24) Coralie : Donc avant il y avait la voiture du papa et **maintenant il y a plus de voiture de papa** donc et j'en ai pas racheté une pour moi parce que finalement je me suis rendu compte que en vélo j'arrive à me débrouiller sans voiture.

Nous l'évoquons plus haut, seule Margaux n'a pas opéré de coupure dans sa pratique cycliste, c'est pourquoi nous ne relevons pas d'éléments déclencheurs la concernant. Pour toutes

les autres, la combinaison de l'efficacité associée à la pratique du vélo et d'une opportunité spécifique (acquisition d'un vélo de bonne qualité, crise sanitaire, influence d'un proche) a permis à nos enquêtées de démarrer et continuer une pratique cycliste régulière.

1.4 Obstacles potentiels

La pratique cycliste telle que les participantes la décrivent varie d'une pratique quotidienne à régulière modérée, celle-ci pouvant être diminuée selon plusieurs éléments. Toutes nos interlocutrices mentionnent que la météo peut être un obstacle à leur pratique (fortes pluies, neige, verglas). C'est l'élément principal qui va influencer leur pratique (plus ou moins fortement selon leur habitude). Les autres éléments pouvant être considérés comme des obstacles à leur pratique sont la distance jusqu'à destination (trop longue ou trop courte), la fatigue et l'absence de motivation, le transport de charges, l'efficacité des transports en communs entre deux destinations, la sécurité liée à l'infrastructure cyclable ou à la possibilité de parking (la peur du vol est mentionnée de nombreuses fois par nos enquêtées pour justifier un autre moyen de transport) et la difficulté d'adapter sa tenue vestimentaire.

Comme on peut le lire dans le rapport de Pro Velo, la difficulté d'adapter sa tenue vestimentaire représente un défi particulier pour les femmes cyclistes. Considérant également le fait que, tant dans les médias que dans l'opinion populaire, le lien entre tenue et agression sexiste est encore fort présent et partant du principe que la dimension corporelle est indissociable de la pratique du vélo, il nous a semblé important d'analyser ce lien pour nos participantes.

2 Le rapport au corps : attitude et tenue vestimentaire

Le rapport au corps, en tant que celui-ci est le moteur du déplacement, est inhérent à la pratique cycliste. Les cyclistes interrogées étant des femmes, elles sont soumises, plus que les hommes aux normes sociétales liées à l'apparence, comme le rappelle Mona Cholet (2012 : 246) qui exprime que les médias en général s'attèlent à « modeler les comportements féminins sur les desideratas supposés de la gent masculine ».

Interrogées sur leurs attitudes vis-à-vis de leur tenue et de leur pratique cycliste, nous avons observé 2 axes de réflexions chez nos interlocutrices. Le premier concerne le fait d'adapter ou non sa tenue en fonction de sa pratique cycliste et le deuxième concerne le lien éventuel entre tenue/attitude et insultes/harcèlement de rue.

2.1 Adapter ou ne pas adapter sa tenue pour pratiquer le vélo

Nous pouvons diviser nos interlocutrices en deux groupes : celles qui adaptent leur tenue vestimentaire pour pratiquer le vélo et celles qui ne l'adaptent pas. Parmi ces dernières, certaines adoptent des stratégies pour pallier certains inconvénients.

Quatre de nos enquêtées déclarent adapter leur tenue lorsqu'elles roulent à vélo :

(25) Magali : **Je l'adapte quand même** quand je roule à vélo parce que j'ai pas envie de mettre une blouse dans laquelle je vais transpirer ou **pas mettre une robe** ou ouais, je réfléchis **même mes chaussures**, j'aime pas mettre mes chaussures qui sont en état nickel parce qu'avec le vélo je vais souvent les salir.

(26) Natacha : Oui quand même, je vais pas dire que je mets souvent des robes et des jupes mais en tout cas j'aime bien en mettre. Quand je suis à vélo, c'est pas le plus facile. Du coup ça influence quand même ma tenue parce que niveau pratique si je mets une robe cintrée ou un peu courte, **je n'ai pas trop envie qu'on voit mes jambes** etc mais aussi juste parce que **c'est moins facile pour pédaler**, ton bas est plus facilement fléché avec ton vélo, des bêtises comme ça mais ça rentre en compte (...) Ça [le mode de déplacement] va aussi **influencer la manière dont je m'habille au boulot**, comme le matin je passe par des **quartiers où typiquement t'as quasi que des hommes**, ça va compter.

(27) Coralie : Si j'ai **envie d'être un peu plus habillée en talons ou quoi**, à ce moment-là, je vais mettre dans un sac et je les prends avec et je les... et je me change vite avant de rentrer dans un resto ou voir des copains ou quoi.

(28) Alexia : Pour le vélo, surtout avec ce temps, j'ai tendance à essayer de mettre des collants et des gros manteaux ou des gros sweats donc oui, **j'ai changé mon style pour ça**, c'est pas la même chose. Et vu que je me prends tout le temps des coulées de boue sur le dos...

On peut relever dans ces discours que les raisons d'adapter leur tenue sont doubles et imbriquées l'une dans l'autre, il y a d'une part l'envie d'éviter de salir ou abîmer certains vêtements, d'autre part l'inconfort lié à certaines tenues et particulièrement les tenues considérées comme *féminines* (blouse, jupe, robe, talons). Natacha évoque spécifiquement l'inconfort lié au fait qu'on voit ses jambes en plus d'aborder le côté pratique que les autres enquêtées mettent en avant. De plus, elle relie cet inconfort aux quartiers à fréquentation majoritairement masculine par lesquels elle passe. Cette déclaration est un exemple frappant du sentiment d'insécurité que nous évoquions dans notre premier chapitre, l'attention à modeler son attitude (ici sa tenue) par rapport à la domination (masculine) de l'espace public.

Parfois ces interlocutrices n'adaptent pas leur tenue mais usent de stratégies pour pallier les inconvénients de la pratique cycliste, elles rejoignent ainsi l'autre groupe d'enquêtées qui ont mis en place des stratagèmes :

(29) Margaux : **Non, je l'adapte pas du tout**. Moi j'essaye de quand même bien m'habiller donc je suis pas trop en télétravail. Je travaille dans les médias, et cetera donc. (...) Ma veste, c'est une grosse veste d'hiver, un peu sportive et j'ai un pantalon K-way quand il fait pas beau et donc en fait euh je sais toujours **mettre au-dessus d'une belle tenue** (..) Mais oui, il faut faire le deuil d'avoir un joli manteau

(30) Safia : Mais c'est vrai que quand je je suis habillée un peu classique, alors là **je roule beaucoup plus doucement**.

(31) Aurélie : ça m'arrive de me balader en robe-pull avec des bottes alors je l'ai fait à vélo et ça va, ça remonte un peu mais ça va mais du coup **je mets un cycliste noir en dessous**.

(32) Coralie : Donc je dirais en été. Voilà, **je mets un short en dessous** de jupes.

(33) Estelle : Non **je n'adapte pas du tout mon style vestimentaire** sauf quand il fait froid (...) mais donc en été parfois je vais avec des jupes et des robes sur mon vélo et genre **je fais des nœuds dedans pour pas qu'elles se prennent dans les roues**. (...) En fait justement moi **j'ai pas envie de devoir m'adapter pour pouvoir prendre le vélo**, je prends le vélo comme je prendrai la voiture ou les transports en commun

(34) Françoise : Ben, mon style vestimentaire, c'est assez sportif, aller, je veux dire, c'est genre Jean, Chemisier habillé, veste, quoi, tu vois qui protège de la pluie et **je n'adapte rien**.

(35) Natacha : Par exemple je disais que je vais mettre **mon pantalon de kaway au-dessus** mais en fait je vais le faire seulement si je sais que je vais pouvoir l'enlever dans un endroit sécuritaire, pas avec des regards ou des machins. Par exemple si je vais dans un resto avec

des copines, je sais que je peux l'enlever ça me dérange pas mais je ne le ferai jamais jamais au centre de Bruxelles, enlever mon pantalon de kaway avec une jupe en dessous au plein milieu de la rue.

Pour les participantes qui choisissent de ne pas adapter leur style vestimentaire, plusieurs stratégies peuvent être mises en place par rapport aux tenues considérées problématiques que sont les tenues *féminines* (belle tenue, jupe, robe, chemisier, ...) comme couvrir la tenue (principalement pour pallier la mauvaise météo) ou mettre un short en dessous d'une jupe ou d'une robe, principalement pour se sentir plus à l'aise lorsque la jupe remonte. Safia déclare quant à elle adapter sa conduite tandis qu'Estelle témoigne principalement de l'aspect dangereux que représente une jupe qui se coincerait dans la roue de vélo.

Natacha évoque un lien direct entre sa tenue et le regard des hommes qu'elle cherche à fuir et qui la met mal à l'aise (nous y reviendrons), elle témoigne ainsi de la limite de sa stratégie (mettre un pantalon de k-way au-dessus d'une jupe) qui n'est possible que si l'endroit lui semble sécurisé et exempt de regard d'hommes. Nous avons vu précédemment que Natacha a plutôt tendance à adapter sa tenue, cet extrait nous enseigne que même lorsqu'elle cherche à ne pas l'adapter, elle se sent contrainte dans sa stratégie. Ainsi, elle opère un lien direct entre tenue vestimentaire et sentiment de malaise dans l'espace public lié au harcèlement de rue.

2.2 Le lien entre apparence/tenue vestimentaire et harcèlement de rue

Lorsque nous avons abordé le sujet du harcèlement de rue avec nos interlocutrices, presque toutes ont fait un lien entre le phénomène et l'apparence physique ou la tenue vestimentaire, voire l'attitude adoptée en rue. Tout d'abord, nous pouvons relever l'idée que pour certaines de nos enquêtées, l'apparence physique liée à l'âge est un facteur dans le risque de se faire accoster en rue.

(36) Aurélie : Pour maintenant, **je suis un peu plus vieille donc ça m'arrive moins** mais c'est vrai qu'avant, dans la rue tu te fais tout le temps accoster, j'ai déjà eu énormément des réflexions en rue quoi.

(37) Coralie : Peut-être en effet, **quand j'étais plus jeune**, quand je sortais un peu plus.

Pour d'autres, une tenue ou une apparence « sexy » est également un facteur aggravant le risque d'agression.

(38) Françoise : Et puis je suis pas, **je suis pas super jolie et sexy** et compagnie et aller bon y a de ça aussi **j'ai de la chance**. Mais mais bon, et je trouve que les que les femmes sexy doivent pouvoir être sexy dans les rues quoi voilà.

(39) Estelle : Pour moi, c'est comme **c'est pas aux filles de changer leurs vêtements pour éviter de se faire agresser**.

(40) Magali : Donc donc en parler aussi entre nous, ça permet de normaliser aussi avec ou rassurer d'autres femmes à qui c'est arrivé leur dire, que c'est pas leur faute. **C'est pas lié à comment tu t'habilles**. Voilà donc tout ça dans l'entourage.

Dans ces extraits, on peut constater que nos interlocutrices sont conscientes que le lien entre agression et tenue vestimentaire est un problème social qui pèse sur les femmes et qu'elles ne trouvent pas cela normal, toutes les trois témoignent que la responsabilité ne devrait pas tomber sur les femmes et leur tenue/attitude. Françoise va même jusqu'à se considérer chanceuse de ne pas être sexy, ce qui l'éloigne des agressions. On peut observer dans le discours de Magali le présupposé que pour certaines personnes, la tenue peut être la cause de l'agression.

Margaux quant à elle semble avoir intégré l'idée que certaines tenues sont adaptées à l'espace public et d'autres non, elle déclare qu'il s'agit « d'une convention sociale », d'une question de décence. Cette intervention témoigne du poids des rapports de force dans l'espace public que nous évoquions au point 2.2.

(41) Margaux : C'est sûr que quand je vais en ville sur ma tenue, bah c'est vrai que des mini shorts, je vais hésiter, mais plutôt parce que parce que **c'est pas décent et que c'est pas comme ça qu'on doit être habillé dans l'espace public** mais mais bien en vacances quoi. Mais c'est c'est pas dans l'idée de me dire parce que j'ai peur qu'on me harcèle, c'est juste de me dire, Bon bah si je sors en ville à Bruxelles, un mini short, c'est plutôt pour pour la plage et pour mon jardin, et pas tellement pour Bruxelles, mais c'est pas dans l'idée "On va me harceler quoi" c'est plutôt dans les conventions sociales.

Nous pouvons ainsi conclure qu'à travers les discours de nos interlocutrices, nous pouvons observer le poids du rapport au corps qui pèse sur les femmes dans l'espace public et qui leur amène de nombreuses contraintes. Comme le sous-tend Marilyn Fraye (1983 : 341), « Nombre de restrictions et de limitations que nous vivons sont plus ou moins intériorisées, maîtrisées et révèlent la façon dont nous nous adaptions aux exigences et aux attentes imposées par les besoins, les penchants et le despotisme des autres ».

3 Les interactions : généralités

Quand on les questionne sur le type d'interactions qu'elles rencontrent avec les autres usagers, nos interlocutrices évoquent non seulement les échanges verbaux mais également les gestes, l'attitude générale des piétons, cyclistes ou automobilistes ou encore la (non) agressivité ressentie dans la manière de conduire (des automobilistes). Elles évoquent également leur attitude générale vis-à-vis des autres usagers de la route. Les interactions dont nous ont fait part nos enquêtées oscillent entre des généralités et des exemples concrets qui les ont plus marquées.

3.1 Interactions positives avec les autres usagers

La plupart des interactions positives relevées par nos interlocutrices viennent d'autres cyclistes et seule Aurélie évoque des interactions positives avec les automobilistes :

(42) Magali : **Se dire bonjour avec un signe de tête** ou quoi, ça je trouve ça **très chouette**.

(43) Natacha : Avec les autres cyclistes **en général c'est positif**, tu causes avec les autres cyclistes quand t'es à un feu ou quand il pleut ou quand tu ne comprends pas ce qu'il se passe, l'autre va te répondre, c'est plutôt positif

(44) Aurélie : Alors les cyclistes d'un coup tu as que des sourires, ils sont contents, t'as l'impression d'appartenir à une **communauté de cyclistes**. Et puis mon vélo, je dois avouer il est canon, j'ai l'impression de rouler en Rolls-Royce avec mon vélo, à chaque fois on me fait « oh il est beau votre vélo », les gens s'intéressent donc c'est toujours agréable.

(45) Aurélie : Les voitures, **bizarrement** hyper sympas, à chaque fois qu'il y a une priorité de droite, les gens s'arrêtent me laissent passer, j'ai souvent des gens qui me disent allez-y, passez, super sympas

On déduit ici une reconnaissance de l'utilisateur de même type. Même si seule Aurélie aborde le sentiment de communauté, nous comprenons par le discours de nos interlocutrices que les échanges s'articulent autour de la reconnaissance d'être cycliste et de partager une même réalité. Quant à Aurélie et son témoignage positif par rapport aux automobilistes, elle qualifie cette impression positive de *bizarre*, on comprend ainsi que le supposé seraient que les interactions avec les automobilistes soient négatives. Estelle déclare d'ailleurs « En fait j'ai l'impression que personne n'aime les cyclistes, enfin maintenant j'ai l'impression que tous les usagers sont un peu en guerre les uns contre les autres ».

3.2 Interactions négatives ou problématiques

La principale source d'interactions négatives relevées par nos interlocutrices concerne des insultes ou réactions virulentes liées au partage de la route entre cyclistes et automobilistes.

- (46) Magali : Il y a de **l'énerverment de d'automobilistes**, et ça crée de la frustration de toute part parce que lui **comprend pas** pourquoi moi je suis pas sur la piste cyclable et moi je sais que si je suis sur la piste cyclable, je me mets en danger d'une manière ou d'une autre, ou alors c'est pas du tout efficace.
- (47) Safia : Parfois, il y a des gens, **des automobilistes, ça se voit qu'ils aiment pas le vélo** donc donc ils font des queues de poisson ou etcetera, c'est vraiment pas pas agréable.
- (48) Estelle : Et sinon je me suis déjà fait insultée une ou deux fois dans la rue. Genre une fois c'était à un rond-point près du bois de la cambre et ouais c'était un gros rond-point pour voitures et donc je devais le prendre et à un moment j'ai ralenti pour tendre mon bras et pour dire que je sortais et je sais pas, je crois que **l'automobiliste n'a pas compris** mais il a baissé sa vitre et **il m'a hurlé dessus** en disant « sale écolo de merdre »
- (49) Aurélie : Par contre, je vois souvent **des cyclistes s'énerver sur des voitures** parce que voilà **ils ont peur** ou quoi ou parce **qu'ils ne savent pas passer** mais bon voilà faut mettre de l'eau dans son vin quoi, **on fait chier les voitures, les voitures nous embêtent** aussi mais bon, il y a une façon de parler.
- (50) Natacha : Le nombre d'automobilistes qui disent que les vélos ceci, les vélos cela et je ne suis pas d'accord avec ce qui est dit mais je suis d'accord **qu'il y a une espèce d'escalade d'énerverment des deux côtés**
- (51) Françoise : Oula on me on l'a... J'ai **plusieurs cas d'agressions** [d'automobilistes]. Euh, la seule chose que je fais c'est, c'est, **c'est crier** : « Apprenez le code de la route, apprenez le code de la route ».

On constate dans le discours de Magali, Safia, Estelle et Natacha que l'énerverment des automobilistes qui débouche sur des interactions négatives est liée d'une part au manque de compréhension de la pratique cycliste et d'autre part à un raz-le-bol supposé de ceux-ci envers les cyclistes. Estelle analyse :

- (52) Estelle : A Bruxelles ça a toujours été la voiture est reine mais là ça commence à l'être de moins en moins et les gens le prennent très mal et donc concrètement vraiment avec les voitures c'est l'enfer.

Dans le discours d'Aurélie et Françoise, on peut observer les réactions des cyclistes face aux agressions des automobilistes qui sont également virulentes (énerverment, cris, ...)

Ces discours témoignent d'une tension toujours présente lors des déplacements à vélo, principalement avec les automobilistes. N'ayant interrogé que des femmes, nous supposons que

les hommes cyclistes sont également soumis à une tension avec les automobilistes bien que nous ne soyons pas en mesure d'en évaluer l'ampleur ou de la comparer à celle ressentie par les femmes cyclistes.

Dans le discours de nos introductrices nous avons également pu déceler une autre forme d'interactions négatives, il s'agit d'insultes ou d'agressions subies lorsqu'elles se déplacent à vélo, non nécessairement liées à un problème de code de la route ou de partage de la chaussée.

(53) Safia : Bah par exemple. **Sexisme**, c'est par exemple déjà **qu'on m'a sifflée les plusieurs fois** ou ou déjà par exemple des **remarques racistes** par exemple. Ah t'as vu celle-là voilée et en plus avec son vélo, ou bien je vois **des regards insistants**. J'ai déjà vu par exemple un cycliste néerlandophone, tu vois ceux qui sont dans les vélos comme ça de course avec les roues super fines et cetera. J'entendais qu'il parlait en néerlandais par téléphone, avec l'oreillette. Tu vois, il parlait en néerlandais, mais j'ai compris et il disait « oh tof dit, je suis derrière une femme voilée à Bruxelles ».

(54) Alexia : Oui je me suis déjà fait insulter par exemple en roulant de front avec une amie, vraiment dans une route où il n'y avait personne en face donc s'il voulait doubler voilà mais c'était une personne avec une très belle voiture donc je me suis dit, peut-être il voulait montrer... **Petite insulte, petit coup de klaxon** donc bon, toujours sympa [ironiquement].

(55) Margaux : Un automobiliste en fait, on était un gros groupe de cyclistes on... bah justement, on était en sortie on vélo de course avec une vingtaine de filles. Et (...) on coupe vraiment le trafic pour passer je sais pas **c'était un « salopes » ou un truc comme ça en passant quoi**.

On constate dans le discours de Safia qu'elle subit des insultes liées à sa condition de femme et spécifiquement à sa condition de femme voilée à vélo. Parmi notre échantillon, il s'agit de l'interlocutrice nous ayant donné le plus d'exemples d'insultes ou d'agressions dont les fondements sexistes et racistes s'imbriquent presque toujours. Elle témoigne également :

(56) Safia : Surtout que les gens s'arrêtent pour te regarder comme si je sais pas, comme si t'étais un singe A vélo ou... mon Dieu.

Nous émettons ici l'hypothèse que Safia étant la seule personne voilée parmi nos interlocutrices, cela ajoute à son exposition dans l'espace public et la rend d'autant plus vulnérable aux insultes et remarques négatives. Nous reviendrons sur ce point lorsque nous analyserons le rapport des enquêtées au harcèlement de rue.

Dans le discours d'Alexia et Margaux, il semble que l'échange avec l'automobiliste peut tout de même être lié au partage de la route bien que les interlocutrices s'estiment dans leur droit par rapport à l'autre usager et ne pas être en train de déranger. Dans le cas de Margaux,

l'insulte « salopes » est une insulte à caractère sexiste, peu importe la motivation première de l'automobiliste à proférer cette insulte.

3.3 Conclusion : interactions liées à la pratique cycliste

Nos interlocutrices témoignent de nombreuses interactions lorsqu'elles se déplacent à vélo. Les interactions avec les autres cyclistes sont globalement positives et celles avec les automobilistes globalement négatives. La source du conflit automobiliste-cycliste se trouve dans l'incompréhension de la pratique de l'autre liée principalement à l'infrastructure et s'exprime de manière agressive des deux côtés. Cependant, nous pouvons supposer, à l'instar de ce qui est avancé dans le rapport de Pro Velo que bien que l'insulte soit proférée en raison du conflit d'usager, la forme de celle-ci est genrée et s'appuie sur « la dévalorisation ciblée des femmes que poursuit l'insulte sexiste » (Pro Velo, 2020 : 50). Bien que nos interlocutrices ressentent cette oppression lorsqu'elles sont à vélo, notre but est de comprendre si malgré cela, le vélo leur offre plus d'avantages que d'autres modes de déplacement par rapport aux interactions négatives et agressions sexistes. C'est ce que nous allons analyser au chapitre suivant.

4 Le harcèlement de rue

4.1 **Vision du phénomène de harcèlement de rue**

Interrogées sur leur définition du harcèlement de rue, nos interlocutrices pointent différents éléments constitutifs selon elles de ce phénomène : la forme de l'agression, le type de personnes impliquées, le rapport à la sécurité/tranquillité, le contexte de l'interaction, la motivation de l'agresseur.

- (57) Magali : Bon pour moi, c'est très fort lié à un **sentiment d'insécurité** que moi je peux ressentir. Donc à partir du moment où je me sens en insécurité à cause du comportement de quelqu'un et je suis pas peureuse de base, j'estime que... un problème comportement de la personne. Et donc, ça peut être **verbal**, ça peut être **physique**, ça peut être juste une **présence**, quelqu'un qui est là mais trop proche ou qui te suit ou quoi.
- (58) Natacha : De prime abord j'aurais dit c'est **comment quelqu'un va t'interpeler**, te dire quelque chose même si pour lui c'est pas forcément méchant, il va **rentrer dans ta bulle d'intimité**. Maintenant je pense que ce n'est **pas uniquement les mots** c'est aussi les **regards, l'attitude**. Moi je le définirais comme **tout ce qui rentre dans ma bulle de sécurité**.
- (59) Margaux : bah le harcèlement de rue, c'est quand on **se fait importuner en rue** par des **inconnus**, généralement **des femmes par des hommes**. Par exemple, en été, c'est vrai que ça arrive de se faire **siffler** quand on est en jupe ou en robe.
- (60) Safia : Pour moi, le harcèlement de rue **homme-femme**, c'est comme j'ai dit quelqu'un qui te **regarde** avec insistance alors que y a pas de raison **pour te montrer bien que qu'il a la supériorité sur toi**, ou quelqu'un qui **insulte** ou quelqu'un qui fait une remarque à la personne qui est avec lui pour te, **pour te dénigrer ou pour te montrer que tu as pas ta place, que tu es différent mais surtout inférieur**. C'est ça pour moi et le harcèlement normalement, c'est quelque chose qui doit, **qui doit se répéter**.
- (61) Aurélie : Le cas le plus caricatural que j'ai c'est, il y a longtemps, du côté d'Auderghem, je suis dans la rue avec mon mec de l'époque et **un gars me fait « ouais ta meuf en string – je sais pas quoi »**, mon mec s'est retourné en disant « non mais c'est quoi le problème ? » enfin voilà quoi, qu'est-ce que mon string a à voir, qu'est-ce que tu veux quoi ? Voilà ou alors « **hé pétasse** », « **hé salope** », des trucs comme ça quoi.
- (62) Coralie : Harcèlement de rue, Euh bah je dirais **toute interaction violente** qui pourrait avoir lieu **dans la rue** avec les différents **moyens de transport** qui existent et les différents types de personnes qui s'y trouvent.
- (63) Estelle : Quand **tu marches ou que t'es à vélo ou dans les transports** et **qu'on t'aborde alors que t'as rien demandé**, souvent avec des remarques déplacées ou des commentaires insistants. Genre, **pas de manière bienveillante** (...) ça m'est déjà arrivé plein de fois dans ma vie de me faire **siffler** ou de me prendre des **commentaires**, que ce soit positifs mais quand même déplacés du style « oh t'es jolie » ou des trucs plus... (...) ça c'est vraiment le genre de truc où **t'as rien demandé** et juste **les gens se font chier** et ils viennent te parler.

(...) C'est peut-être **lié au fait que tu sois seule** ou que ce soit **plus le soir, la nuit**, des choses comme ça.

(64) Françoise : Mais euh, c'est c'est le fait que des des personnes en général plus ou moins **d'apparence féminine**, soit euh, **accostées** qu'on leur parle, qu'on leur, qu'on, qu'on, qu'on, **qu'on essaie d'attirer leur attention** Voilà de de de de manière à solliciter, disons, il y a pas une recherche d'interaction de la part de la personne en question.

(65) Alexia : Je dirai d'une manière ou d'une autre, une ou plusieurs personnes te mettent dans une **situation désagréable** et ne lâchent pas l'affaire quoi, je ne sais pas très bien comment expliquer. (...) Et je pense **qu'en tant que femme**, je n'ai pas envie de dire plus parce que je suis pas dans la tête d'un homme mais enfin on est, c'est plutôt rare que j'entende des femmes qui me disent je n'ai jamais été harcelée dans la rue quoi.

Tout d'abord, plusieurs interlocutrices font référence à la forme de l'agression. Lorsqu'il s'agit d'une attaque verbale, cela peut être une insulte ou un commentaire vécu comme déplacé. Certaines enquêtées comme Magali font également référence à une atteinte physique et d'autres comme Natacha ou Safia font état d'un malaise lié à la présence, au regard, au comportement. On peut comprendre par ces témoignages que le harcèlement de rue recouvre un large éventail d'interactions et d'attitudes. Ces interactions ont pour conséquence de briser la tranquillité ou le sentiment de sécurité des répondantes, c'est ce dont témoignent Natacha et Magali. Et cela s'éprouve selon elles dans divers contextes liés à l'espace public par exemple l'heure tardive ou le mode de déplacement et principalement la marche ou les transports en commun.

Ensuite, il est intéressant de détailler que toutes les interlocutrices qui font référence à un type de personnes concernées font état d'une agression d'hommes envers des femmes ou des « personnes d'apparence féminine » comme le précise Françoise.

Enfin, quelques répondantes tentent de comprendre la motivation des agresseurs : le besoin de se sentir supérieur comme l'évoque Safia ou l'ennui selon Estelle.

Toutes ces considérations se rapprochent de ce que nous avons évoqué au point 2.3 de notre première partie.

4.2 Entre harcèlement de rue et insultes non liées au genre

Avant de continuer à explorer le rapport entre la pratique cycliste, les interactions et le harcèlement de rue, il est selon nous nécessaire de mettre en avant quelques constats liés à la compréhension du phénomène de harcèlement de rue par nos interlocutrices. La réalité que recouvre le phénomène de harcèlement de rue n'étant pas limpide et rigide, il semble que

certaines répondantes l'interprètent différemment selon la question posée. Ainsi, lorsqu'on leur demande leur définition du phénomène, comme nous venons de l'aborder au point précédent, toutes font état d'un type d'agression homme-femmes alors que lorsqu'on leur demande si elles sont victimes du phénomène ou avec quel mode de transport elles se sentent le moins en sécurité, certaines se cantonnent à cette première définition tandis que d'autres englobent alors les insultes ou agressions non liées au genre. A l'inverse, certaines interlocutrices émettent ne pas subir de harcèlement de rue alors que, par exemple, l'insulte à leur rencontre est « salope ». Par cette parenthèse, nous souhaitons mettre en avant que le sentiment d'insécurité dans l'espace public n'est pas l'unique fait des agressions sexistes mais qu'il peut aussi concerner d'autres aspects de l'identité (on peut facilement imaginer un homme homosexuel se faire tout autant insulter qu'une femme), comme on le constate malheureusement dans beaucoup d'études féministes, toute personne s'éloignant de la « norme homme-blanc-cisgenre-hétérosexuel » est sujet à subir une pression quelconque. Lorsque nous avons démarré cette étude, nous avons opté pour l'approche homme-femme par rapport au harcèlement de rue, il nous semble important de mettre en exergue que cette approche a ses limites, tant dans la vision du phénomène par les enquêtées que dans la réalité des interactions dans l'espace public. Si une femme se sent agressée dans l'espace public sans lier la cause à son genre, peut-on tirer les mêmes conclusions que lorsqu'on identifie une agression sexiste ? Si une autre englobe des insultes sous le phénomène de harcèlement de rue sans que celles-ci soient sexistes, doit-on considérer son propos autrement ?

Pour la suite de notre analyse, nous avons fait le choix de tenter, autant que possible, de différencier les agressions sexistes des autres types d'agressions pour tenter de comprendre le ressenti de nos répondantes, nous sommes cependant consciente que cela est impossible dans l'absolu et spécifiquement pour le cas de Safia (sur lequel nous reviendrons) dont le port du voile est intrinsèquement lié à la condition de femme et indissociable dans la réception des agressions à son rencontre.

4.3 Définition de la sécurité

A travers nos entretiens, nous avons pu détailler quelques aspects influençant le sentiment d'insécurité pour nos répondantes. L'insécurité peut ainsi être liée au lieu dans lequel les enquêtées se déplacent ou doivent se rendre, soit parce que ce lieu leur est inconnu, soit parce que le lieu a mauvaise réputation, par exemple à cause du type de population qui le fréquente

majoritairement. C'est ce qu'exprime Estelle lorsqu'elle témoigne de son expérience avec le harcèlement de rue. C'est également ce qu'exprime Natacha lorsqu'elle développe la possibilité de mettre un pantalon par-dessus une jupe.

(66) Estelle : Totalemment, clairement les quartiers. Clairement moi quand ça m'arrive c'est en ville et oui il y a des **quartiers plus malfamés** avec par exemple des **sans-abris alcoolisés** ou des quartiers qui **n'ont pas bonne réputation**.

(67) Natacha : je vais le faire seulement si je sais que je vais pouvoir l'enlever dans **un endroit sécuritaire, pas avec des regards ou des machins (...)** C'est **inconnu** que j'appelle non sécuritaire.

Mais le sentiment d'insécurité lié au quartier peut également être en lien, non pas avec l'intégrité physique mais avec la peur de vol ou de détérioration de leur vélo, la plupart de nos interlocutrices ont exprimé cette crainte, comme par exemple Magali.

(68) Magali : la peur du vol de vélo à Bruxelles. Donc y'a des quartiers ou clairement je vais d'office pas à vélo

Un autre facteur influençant le sentiment d'insécurité est lié au fait de se déplacer seule ou de se déplacer le soir.

(69) Aurélie : Et donc je sais que je suis beaucoup moins rassurée maintenant que je me suis fait agressée **quand je marche seule** dans la rue et **encore plus le soir**.

(70) Magali : Et souvent dans le transport même, ça va, je me sens à l'aise c'est plus en allant enfin, en marchant vers le transport en commun, quoi, **le soir que je pourrais être moins à l'aise**.

(71) Françoise : Pour pouvoir ouvrir l'espace public et pour pouvoir reprendre l'espace public. Parce que tant que l'espace public est fermé, les femmes ne vont pas aller dans les rues non plus **à partir d'une certaine heure**, je crois

Ces témoignages viennent donc confirmer les constats que nous avons discutés dans notre première partie à propos du sentiment d'insécurité dans l'espace public. Les femmes subissent une pression de se sentir vulnérables, en particulier dans les rues de certains quartiers et d'autant plus si elles sont seules ou qu'il est tard, Jacqueline Coutras (2003 : 88) exprime ainsi que « les peurs des femmes ne sont jamais spatiales », que les femmes « développent des cartes mentales des lieux dangereux », elle met l'accent particulièrement sur les espaces dont l'absence de familiarité produit une source de malaise.

4.4 Confrontation personnelle avec le phénomène

Parmi nos neuf répondantes, toutes ne se sentent pas concernées de la même manière par le phénomène. Pour bien comprendre leurs propos et le lien éventuel avec leur pratique cycliste, il nous a semblé important de catégoriser leur expérience. Nous avons donc scindé notre échantillon en deux groupes. Le premier groupe englobe les répondantes n'étant pas ou très peu exposé au phénomène, que ce soit en termes de faible quantité d'interactions de ce type ou en termes de faible ampleur que la problématique recouvre pour elle. Le second ensemble regroupe les répondantes déclarant être plus ou moins fortement exposées au phénomène et/ou celles pour qui cela représente une problématique de moyenne ou grande ampleur.

Ainsi, dans le premier groupe nous retrouvons trois répondantes : Coralie, Margaux et Françoise.

(72) Françoise : **Pas trop en fait** jusqu'à présent j'ai j'ai j'ai toujours eu bon ou ou bien j'y suis aveugle, c'est possible aussi.

(73) Coralie : T'as toujours des mecs qui viennent accoster ou quoi et qui parfois sont un petit peu oppressant mais au final, ... Enfin voilà, chacun continue sa soirée de son côté, **ça s'est limité à ça**. Mais j'ai **j'ai jamais eu réellement de de gros soucis de de harcèlement**. Et au point que parfois, je suis peut-être trop naïve aussi. Enfin, c'est ce que mes potes me disaient « mais qu'est-ce que tu fais à te balader à cette heure-ci, dans ce quartier-là, c'est super dangereux » bah non. (...) Je me limitais pas dans mes déplacements ou dans mes lieux de sortie, oui, peu importe l'heure qu'il était, j'y allais quoi.

(74) Margaux : **Moi, j'en souffre très peu**. Honnêtement, je me sens quand même... J'ai pas trop ce souci-là. En été c'est vrai que ça arrive de se faire siffler quand on est en jupe ou en robe. Mais je dirais pas non plus que c'est intempestif ou c'est quelque chose que ou des fois j'en ai à me plaindre dans ma vie. Je dirais que ponctuellement, ça peut arriver. Mais **je dirais pas que c'est un problème récurrent pour moi** et ça n'impacte jamais mon, mon humeur, la manière dont je vais mettre... Je pense que je vais m'habiller ou quoi, très peu, très peu souvent, jamais même

On peut observer dans leurs trois discours que des faits de harcèlement de rue leur arrivent mais que d'une part, elles considèrent cela comme des faits mineurs et que d'autre part, elles estiment que la fréquence de ces événements est limitée pour elles. Il nous semble important de préciser que bien qu'elles soient moins exposées au harcèlement, cela ne les empêche pas de développer une opinion sur le sujet et d'avoir un avis quant au lien qu'elles peuvent faire entre leur pratique et le phénomène.

Dans le second groupe, nous retrouvons les six autres enquêtées pour qui le harcèlement de rue est un phénomène inhérent à leurs déplacements dans l'espace public.

(75) Estelle : **c'est tout le temps, partout**. Que tu te déplaces ou que tu sois statique, au travail, dans un bar, dans un restaurant. Enfin, c'est je pense un problème sociétal le harcèlement des femmes mais je pense que ça se ressent plus en déplacement parce que tu te déplaces seule par exemple

(76) Natacha : Sinon moi dans la rue c'est plus les regards fixes qui vont faire que je suis très très mal à l'aise. Être dans la rue, être regardée par un homme, même sans que ce soit harcelant c'est déjà difficile et des regards insistants ou des trucs comme ça à certains endroits **c'est insupportable**.

(77) Alexia : A pied ou en transport, c'est des personnes avec des intentions plutôt sexuelles tu es un petit peu pfff et t'as pas de moyen de t'en aller aussi rapidement donc t'es un petit peu bloquée. Les gens ils sont assez passifs, ils vont regarder, rien dire, ils ne vont pas nécessairement voir ton malaise. **C'est vite prenant à la gorge** donc voilà. (...) Mais bon c'est quelqu'un qui te suit, que tu ne connais pas, **tu as une pression**, tu te dis « jusqu'où ça va aller... » et c'est compliqué.

(78) Aurélie : C'est sûr qu'à pied, **tu te fais tout de suite plus vite accoster** que quand tu es dans un véhicule. Ou dans un bus ou dans le métro, tu vas tout de suite te faire plus vite accoster t'es pratiquement piéton.

(78 bis) Aurélie : Et donc je sais que je suis **beaucoup moins rassurée** maintenant que je me suis fait agressée quand je marche seule dans la rue et encore plus le soir.

(79) Enquêtrice : c'est un phénomène [le harcèlement de rue] par lequel tu te sens concernée ? ça t'es déjà arrivée ? - Magali : Oui, **souvent**

Nous observons dans ces discours que le phénomène de harcèlement de rue est une vraie contrainte pour nos interlocutrices, cela influence la manière dont elles se sentent dans l'espace public et la manière dont elles vont s'y déplacer, par exemple leur mode de transport. Cela influence également les stratégies qu'elles vont mettre en place (nous y reviendrons). On peut constater que nos interlocutrices hiérarchisent le sentiment de sécurité selon leur mode de déplacement, la marche étant le mode où elles se sentent le plus vulnérable, suivi de très près par les transports en commun qui, comme le précise notamment Aurélie, rendent l'utilisatrice tout autant vulnérable. Pour certaines, le lien entre la pratique cycliste et la possibilité d'échapper au harcèlement de rue est assez conscient, tandis que pour d'autres, ce lien est inconscient et fait partie d'un tout (nous y reviendrons). Cependant, nous ne supposons pas ici que lorsque la pratique cycliste est vue comme une stratégie pour échapper au harcèlement de rue, elle en devient le moteur du choix de déplacement mais nous estimons que cela fait partie du package de facteurs qui influencent la décision d'opter pour le vélo. C'est ce dont témoigne Magali :

(80) Magali : Je pense que c'est **inconsciemment**, mais quand je réfléchis à mon mode de déplacement, donc c'est c'est quand je disais, je pense souvent à des événements qui sont, qui ont lieu plutôt le soir. En journée, je suis à l'aise plus ou moins partout, je pense à pied dans les transports aussi, c'est vraiment plus le soir, mais ça fait partie dans dans la balance de comment je vais y aller ce soir, ça fait partie du package avec la météo et la fréquence des transports, et cetera. Et l'aspect sécurité joue aussi quoi donc.

4.5 Banalisation du phénomène

Il nous a également semblé important de mettre en exergue que le phénomène de harcèlement de rue pouvait, pour nos répondantes, être banalisé. Non pas qu'elles considèrent ces agressions comme normales mais qu'elles y sont tellement habituées et qu'elles ou leurs proches développent une attitude blasée à cet égard.

(81) Aurélie : Je crois que **ça semblait tellement normal** qu'on en parlait pas spécialement. Voilà, tu te faisais traiter de salope en rue **bah voilà** tu t'étais fait traité de salope en rue et tu continuais **comme si on t'avait rien dit**. Enfin voilà tu comprends quoi.

(82) Estelle : Clairement j'aimerais que ça s'arrête mais en même temps **je suis blasée tellement ça a toujours fait partie de ma vie**. Mais dans le mauvais sens du terme, **je suis habituée** alors que je ne devrais pas, ça ne m'atteint plus, ça me révolte toujours mais je ne vais pas militer contre ou des choses comme ça, je suis vraiment un peu blasée.

(83) Alexia : C'est dur parce que j'ai l'impression qu'il y a des personnes qui ne sont pas conscientes de ça aussi donc quand tu vas leur expliquer elles vont pas comprendre, elles vont être dans le déni soit **elles vont pas prendre au sérieux** ce que tu as subi, soit elles vont être en mode « **bon bah ok, c'est normal non ?** »

(84) Natacha : Je vois ça comme des **agressions ponctuelles** et bien spécifiques et **je ne vois pas ça comme du harcèlement de rue**.

Comme nous l'évoquions dans notre première partie, le fait que le phénomène de harcèlement de rue soit considéré comme banal et que les principales victimes développent une attitude blasée à cet égard témoigne du fait que ce phénomène est ancré dans un système.

5 Lien entre harcèlement de rue et pratique cycliste

Une des questions auxquelles nous avons voulu répondre est de comprendre si nos interlocutrices opéraient un lien direct entre leur pratique cycliste et le harcèlement de rue, qu'elle se sentent plus en sécurité à vélo ou non. Sans pour autant présumer que leur choix de se déplacer à vélo découle de cette prise de conscience, nous trouvions intéressant de voir si ce lien venait spontanément dans la discussion et/ou si cette réflexion avait déjà émergé avant l'entretien.

5.1 Evoquer spontanément le harcèlement de rue

Notre guide d'interview était conçu de telle manière à aborder en premier lieu des généralités et des questions en lien avec leur pratique du vélo avant d'aborder les questions spécifiques liées au harcèlement de rue. Ainsi, les répondantes avaient la possibilité d'évoquer spontanément le lien entre la pratique cycliste et le harcèlement de rue. Ce fut le cas pour quatre d'entre elles.

(85) Natacha : La seule chose qui m'embête dans certains quartiers **c'est de passer à vélo en tant que fille** ça m'embête mais de passer à vélo ou à pied ça revient au même.

(86) Aurélie : Avant j'y allais à pied. Ça change pour moi que c'est beaucoup plus rapide à vélo et comme mes cours de sport c'est le soir, je suis quand même plus à l'aise de rentrer à vélo le soir que à pied. – Enquêtrice : Pourquoi ? – Aurélie : **Les agressions.**

(87) Estelle : Je ne me sens pas du tout pas en insécurité la nuit, je sais qu'il faut faire attention donc je mets un casque, un gilet jaune et des lumières mais **par exemple par rapport au fait que je déteste marcher seule la nuit, à vélo je me sens plus en sécurité** parce que je vais vite et je sais que je vais vite rentrer chez moi donc ça c'est pas un soucis.

(88) Safia : Moi je j'oserai jamais faire de la randonnée à vélo plusieurs jours toute seule et tout ça, non. – Enquêtrice : Pourquoi ? - Safia : Hein ? Parce que déjà je je suis déjà, **j'ai peur parce que je suis une femme.** Euh, **j'ai déjà eu des des, des petits incidents,** même quand je roule à Bruxelles, et cetera, **soit sexiste soit raciste.**

Natacha, lors de son évocation spontanée du harcèlement de rue, témoigne de son inconfort vis-à-vis de certains quartiers et n'émet pas à priori de réflexion sur la facilité offerte par la pratique cyclable, ce que nous approfondirons par la suite. Elle pointe néanmoins ce phénomène comme une situation problématique lors de ces déplacements. Estelle et Aurélie quant à elles ont spontanément évoqué le harcèlement de rue pour pointer l'avantage de se

déplacer à vélo et notamment la rapidité de ce mode de déplacement par rapport au déplacement à pied. Enfin, Safia a évoqué sa peur de rouler seule par rapport aux faits de harcèlement de rue qu'elle a déjà rencontré. Nous pouvons donc à nouveau observer que pour 4 de nos répondantes, le harcèlement de rue est une réalité inhérente à leur occupation de l'espace public, qui fait partie de leur réflexion lors de leurs déplacements.

5.2 Stratégies générales

Avant d'aborder spécifiquement le vélo comme stratégie (ou comme inconfort additionnel) face au harcèlement de rue, nous avons voulu mettre en exergue les stratégies de nos répondantes face à ce phénomène, que ce soit pour s'en prémunir ou pour y réagir.

(89) Natacha : Le risque c'est de mettre des stratégies en place comme **la tenue vestimentaire** mais c'est pas un risque c'est une contrainte, de ne pas être soi-même, ne pas être complètement à son aise pour éviter ça.

(90) Magali : C'est déjà tout simplement le fait de **pas rentrer trop seule**. L'heure ou **pas trop tard**, que les gens sachent quand je pars ou je vais et quand je suis bien rentrée. (...) J'essaie **d'avoir l'air sure de moi**, de pas avoir peur. Euh parfois, **écouter ma musique**, je me dis parfois, c'est juste mettre des écouteurs, mais parfois c'est vraiment écouter de la musique

(91) Safia : Parce que au début, j'ignorais et maintenant parfois **je ralentis et je les regarde** pour dire quoi tu vois et et voilà donc déjà

(92) Aurélie : Souvent, **je ne réponds pas**, je fais comme si je n'avais pas entendu.

(93) Alexia : Je **subis**, je suis un peu en mode, je suis au bout de ce que je peux faire

Lorsqu'il s'agit d'éviter de se faire harceler en rue, Natacha est la seule de nos informatrices à considérer l'adaptation de sa tenue vestimentaire comme une stratégie nécessaire face aux faits potentiels de harcèlement de rue, nous l'avons vu plus haut, elle est principalement dérangée par les regards (des hommes) et donc s'attarde logiquement sur son apparence. Magali témoigne quant à elle de stratégies dans lesquelles elle adapte son organisation. Quant à la manière de réagir au phénomène, les participantes oscillent entre l'ignorance et la confrontation (silencieuse) face aux agressions.

5.3 Quand la pratique du vélo permet de se sentir plus en sécurité

Parmi nos répondantes pour qui le harcèlement de rue est un phénomène de grande ampleur, toutes sauf Safia, considèrent que la pratique du vélo permet de se sentir plus en sécurité.

(94) Natacha : Non, **à vélo justement je me sens assez en sécurité**, je suis sur ma petite monture, j'avance à tout allure (...) **par rapport à pied oui, c'est con mais t'es moins mobile**, c'est moins rapide donc les interactions possibles sont plus longues.

(95) Estelle : **A vélo c'est quand même beaucoup moins fréquent qu'à pied parce que tu passes assez vite**, les gens n'ont pas le temps, alors qu'à pied, des mecs peuvent commencer à te suivre ils sont en bande ils te suivent de loin ou ils sont dans la rue, en terrasse et tu passes et ils commencent à te mater.

(96) Alexia : Non vraiment c'est en y pensant, je vois moi, bon c'est pas que j'aime pas les gens mais c'est **moins prendre de risque, souvent en vélo** (...) Ces derniers temps j'utilise pas mal le vélo malgré tout parce que vraiment ça me prends **beaucoup moins de temps** au moins, je... et **puis avec toutes les histoires**, là tu veux rentrer chez toi et puis il y a le taxi qui agresse une fille ou quoi que ce soit

(97) Magali : **Je sais que je serai plus à l'aise en rentrant à vélo** qu'en rentrant [à pied ou en transport].

(98) Aurélie : Avant j'y allais à pied. Ça change pour moi que **c'est beaucoup plus rapide à vélo** et comme mes cours de sport c'est le soir, je suis quand même plus à l'aise de rentrer à vélo le soir que à pied. – Enquêtrice : Pourquoi ? – Aurélie : Les agressions.

Toutes témoignent que le vélo permet de sentir plus en sécurité par la rapidité qu'il offre par rapport au déplacement à pied. Ainsi, les agresseurs potentiels sont démunis car ils n'ont pas (ou presque pas) le temps d'agir. Notons qu'Alexia fait également référence au danger que représente le taxi ce qui nous pousse à interpréter qu'aucun mode de déplacement n'est vu comme sécuritaire par rapport aux agressions sauf le vélo (et la voiture personnelle bien que nous ne l'ayons pas abordé spécifiquement) qui confère indépendance et rapidité.

Nous souhaitons ajouter à ces interventions, le témoignage de Magali par rapport à une initiative qui a été mise en place par la Croix-Rouge pour laquelle elle travaille.

(99) Magali : On avait un centre en Wallonie où elles [les résidentes] se sentaient pas en sécurité sur le chemin vers la gare parce que elles se faisaient beaucoup harcelées par des gens qui passent en voiture et donc elles ont appris à ces femmes à rouler à vélo. Ils ont mis des vélos à disposition pour les trajets entre le centre, la gare et en fait, ça marche super bien et donc cette réponse quelque part originale et en même temps pas super compliquée à mettre en place et qui a vraiment diminué super fort le taux de harcèlement par un truc sur lequel on avait une emprise directe quoi donc ça je trouve ça un bel exemple de réussite.

Ici, le vélo a été choisi consciemment comme solution face à des faits de harcèlement de rue, tant pour sa rapidité de déplacement que pour l'autonomie qu'il offre aux utilisatrices. Cet exemple vient s'ajouter aux discours de nos informatrices comme une preuve supplémentaire que le vélo peut être considéré comme un réel atout par rapport à l'insécurité de l'espace public.

Bien que ces informatrices déclarent considérer le vélo comme un moyen efficace d'échapper au harcèlement de rue, cet aspect n'est pas le moteur de leur choix et certaines n'ont conscientisé le lien que par leur pratique voir durant l'entretien comme Alexia et Aurélie.

(100) Enquêtrice : Est-ce qu'il y a encore quelque chose dont on n'aurait pas parlé que tu voudrais ajouter par rapport à ta pratique du vélo que tu estimes important ? – Aurélie : Bah en fait je ne m'étais pas rendu compte que le harcèlement de rue pouvait diminuer quand tu étais à vélo et donc j'encouragerais certainement ma fille à faire du vélo, rien que pour ça.

(101) Alexia - c'est plutôt rare que j'entende des femmes qui me disent je n'ai jamais été harcelée dans la rue quoi. Il est vrai que maintenant je peux faire un lien, le vélo me permet aussi de ne pas avoir à subir ça.

5.4 Quand la pratique du vélo ajoute de l'inconfort dans l'espace public

Comme nous l'évoquions plus haut, Safia se sent moins à l'aise à vélo, cela ajoute à son inconfort face aux agressions. Elle est rejointe sur ce point par Françoise. Ces deux répondantes ont également en commun d'être celles qui font une distinction moins claire que les autres entre agressions sexistes et agressions non liées au genre. Nous pouvons détailler deux facteurs à ce sentiment de malaise, d'une part l'impression d'être plus visible dont elles témoignent toutes les deux et d'autre part, pour Safia, le facteur additionnel lié au port du voile.

(102) Françoise : **Le plus je crois avec à vélo**, on est quand même assez aller. J'ai, j'ai, je, je, je n'ai pas eu de de ça [faits de harcèlement de rue], j'ai parfois des réactions mais mais plutôt par rapport au fait que je suis à vélo donc ça, ça j'ai ça, ça y a ce genre de mais pas harcèlement à connotation sexuelle je veux dire, donc, euh, mais donc des des harcèlements quand même parce que je suis à vélo ça y en a...J'ai, j'ai enlevé de mon vélo les trucs de « yes Men Care less » par exemple. Euh mon casque est jaune fluo, je ne le mets pas toujours. Parce que quand je le mets, **je sens aussi qu'il y a beaucoup plus d'agressions à mon égard.** (...) Ah mais si on m'a déjà, **on m'a déjà, traité de salope** parce que je roulais à l'aise, je roulais dans une zone résidentielle, ça, on m'a déjà fait, mais je crois que c'est **plutôt parce que je suis cycliste et à vélo.** (...) **A vélo on est plus visible.**

- (103) Safia : Je dois dire que les, **les choses désagréables, ça a été beaucoup plus à vélo.** Oui, oui, quand même, parce que **quand je suis à vélo, on a fait la remarque sur le vélo** hein, t'as vu ? Ah mais quand même, elle roule bien ou bien t'as vu qu'est-ce qu'elle a dans son panier ? Ou bien oh oh **une voilée avec un villo.**
- (104) Safia : Quand j'ai eu des problèmes, c'était soit en soirée, soit la nuit, soit la journée. Voilà, après je vais dire, dans les quartiers populaires, et cetera. Bien sûr. **En général, les barbus aime pas les femmes voilées qui sont en vélo,** donc parfois on me coupe la route alors que j'ai la priorité
- (105) Safia : Comme j'ai dit, ça dépend des quartiers ou des remarques racistes, islamophobes ou sexistes. Surtout que **les gens s'arrêtent pour te regarder** comme si je sais pas, comme si t'étais un singe A vélo ou... mon Dieu. En plus, avec leur remarque qu'ils font comme si je les entendais pas. (...) [par exemple] : « oh regarde celle-là quelle conne avec son vélo en plus et son voile »
- (106) Safia – Il y a aussi des choses bienveillantes, y a pas que ça [des insultes] parfois quand je suis au au carrefour, je me arrête au feu rouge. J'ai déjà eu des gens qui me félicite, mais bon, toujours comme ça hein « **c'est bien Madame que vous faites du vélo** », [ton moquer/infantilisant] et cetera.

On peut observer dans le discours de Françoise qu'elle se sent plus vulnérable à vélo car plus visible (elle a d'ailleurs enlevé des autocollants de son vélo et est réticente à porter son casque fluo), cette visibilité la met mal à l'aise et la fait se sentir plus vulnérable aux agressions. Son discours nous permet également de démontrer la frontière difficile à appréhender entre agressions et harcèlement de rue. Dans son discours, Françoise déclare ne pas se sentir visée par des faits de harcèlement de rue, seulement des insultes liées à sa condition de cycliste, elle revient cependant sur ses propos en témoignant que c'est notamment l'insulte « salope » qui lui a été proférée. Ainsi nous pouvons supposer que le caractère sexiste de l'insulte est banalisé et non pris pour lui-même. Safia rejoint l'avis de Françoise sur l'aspect de la visibilité, déclarant qu'elle se sent plus vulnérable car les agressions qu'elle subit sont d'abord liées à sa condition de cycliste. De part le fait qu'elle porte le voile, Safia est, selon son discours, doublement vulnérable. En effet, elle est non seulement soumise à sa condition de femme mais également à celle d'être une femme voilée et dans son discours, les agressions sexistes et racistes s'entremêlent et d'autant plus lorsqu'elle se déplace à vélo. Ses propos supposent également un a priori culturel lorsqu'elle témoigne que « les barbus n'aiment pas les voilées à vélo », on suppose ici que « les barbus » fait références aux hommes musulmans qui jugent sa pratique cycliste d'autant plus durement qu'elle porte le voile.

On peut également observer une autre dimension dans le discours de Safia lorsqu'elle commente le fait que des gens la félicitent de rouler à vélo. Elle qualifie ses interventions de

bienveillantes en opposition aux insultes subies cependant elle utilise un ton moqueur lorsqu'elle imite la personne la complimentant. On peut interpréter cela comme une certaine ambivalence justement liée à la banalisation du phénomène de harcèlement de rue. Pourquoi faudrait-il féliciter une femme (voilée ou non) qui pratique le vélo ? Nous supposons ici que Safia qualifie l'intervention de bienveillante car cela ne la met pas inconfortable, or si on l'analyse en profondeur, il s'agit là aussi d'une manière de discréditer une femme qui tente de prendre sa place dans l'espace public au sens où c'est infantilisant voire contrôlant de féliciter quelqu'un de faire quelque chose de « normal ».

Nous souhaitons ajouter aux propos de Safia et Françoise que bien que les autres répondantes témoignent des avantages offerts par la pratique cycliste, nous avons également observé dans les extraits de la section précédente que certaines interactions négatives liées à leur condition de cycliste s'expriment à l'encontre de leur condition de femme. Plusieurs d'entre elles font état d'insultes de type « salope », de sifflements ou de commentaires déplacés (dans le ton). Bien qu'elles affirment toutes que cela est moins contraignant à vélo qu'à pied par exemple, nous supposons que ceci est une contrainte supplémentaire non subie par les hommes à vélo. Nous n'allons pas développer de discussion sur les insultes subies (ou non) par les hommes qui mériteraient une étude spécifique, nous nous permettrons seulement de supposer (sans matériel empirique à l'appui) que certains hommes peuvent également subir des insultes liées au genre s'ils ont par exemple un physique ou une attitude qui permet à d'autres de supposer de leur homosexualité.

5.5 Conclusion : pratique cycliste et harcèlement de rue

Après avoir analysé les discours de nos informatrices, nous pouvons dans un premier temps confirmer notre hypothèse que la pratique cycliste est une stratégie efficace face au harcèlement de rue, notamment car elle présente un avantage indéniable : la rapidité (par rapport à la marche ou par rapport au fait d'être statique dans un transport). Cependant, il est nécessaire de nuancer cette affirmation. Tout d'abord car les déplacements à vélo n'exemptent pas les femmes d'insultes sexistes. Même si elles se sentent plus en sécurité face aux agressions potentielles, les femmes cyclistes sont victimes d'insultes ou d'attitudes déplacées aussi lorsqu'elles se déplacent à vélo. Le conflit entre usagers de la route génère de l'agressivité qui s'exprime à l'égard des cyclistes, entre autres, par des insultes sexistes ce qui les renvoie (une fois de plus) à leur condition de femmes indésirables dans l'espace public. Ensuite, il est

important de mettre en relief que toutes les usagères ne ressentent pas l'utilisation du vélo comme un remède libérateur. Certaines le vivent comme une contrainte additionnelle du fait de la visibilité particulière que leur confère le vélo (équipement, place dans le trafic). Le vélo est alors le vecteur d'agressions supplémentaires. Celles-ci pouvant également être motivées par un facteur additionnel à la condition de femme. Dans notre cas il s'agissait du port du voile mais nous supposons qu'il peut également s'agir de l'origine ethnique (supposée), d'un handicap ou de tout autre trait identitaire. Certaines femmes seraient donc encore plus exposées aux agressions que lorsqu'elles se déplacent à pied ou en transport.

Conclusion générale

Cette recherche ayant pour point de convergence la pratique cycliste des femmes bruxelloises nous a permis de mettre en avant d'une part la dimension genrée de la mobilité et d'autre part la permanence des rapports de pouvoirs dans l'espace public dont le sentiment d'insécurité est l'une des conséquences. En nous attardant sur la spécificité de la pratique cycliste, nous avons tenté de faire un lien entre celle-ci et une possible stratégie d'évitement face au harcèlement de rue. Le harcèlement de rue étant une des manifestations palpables du sentiment d'insécurité subi par les femmes dans l'espace public.

A travers des entretiens réalisés auprès de neuf cyclistes bruxelloises, nous avons pu mettre en exergue, à l'instar du rapport établi en 2020 par Pro Velo que le genre modulait les expériences de mobilité et spécifiquement en ce qui concerne le rapport au corps et les interactions dans l'espace public. Interrogées sur leur rapport au harcèlement de rue et le lien (conscient ou non) entre ce phénomène et leur pratique cycliste, nous pouvons conclure que pour la plupart des répondantes, la pratique cycliste est en effet une solution effective pour se prémunir des agressions, par l'autonomie qu'elle offre et la rapidité des déplacements. Cependant, et cela est à notre sens un exemple de plus de la distribution non équilibrée des pouvoirs dans l'espace public, si le vélo est une solution effective au harcèlement de rue, il reste une solution à charge des femmes qui subissent ce phénomène et qui laisse aux agresseurs le loisir de continuer leur mainmise sur les personnes ne faisant pas ce choix modal.

Nos entretiens ont permis de pointer du doigt une autre dimension de la question, à savoir que la pratique du vélo pouvait être une contrainte supplémentaire à l'inconfort dans l'espace public. Au-delà de la pratique cycliste comme vecteur d'agression qui s'exprime en fonction du genre, les déplacements à vélo peuvent donner à leur usagère une plus grande visibilité qui les expose dès lors à plus d'agressivité. Cette contrainte supplémentaire s'articule selon nous (et bien que nous n'ayons qu'un exemple dans notre échantillon), lorsque d'autres traits identitaires s'ajoutent à la condition de femme : origine ethnique, handicap, physique différent de la « norme » (blanche-cisgenre-hétéro). Il serait intéressant de mener une autre enquête pour confronter cette idée et aborder avec une approche intersectionnelle le phénomène des agressions subies lors de la pratique cycliste.

Bibliographie

- BIAROTTE, Lucile, 2017. « Féminismes et aménagement : influences et ambiguïtés. La diffusion internationale d'initiatives d'urbanisme dédiées à l'émancipation des femmes », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°112, pp. 26-35.
- BILDON, Marianne, 2017. « Genre et ville, une réflexion à poursuivre », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°112, pp.6-15.
- BUTORI, Raphaëlle et PARGUEL, Béatrice, 2010. « Les biais de réponse – Impact du mode de collecte des données et de l'attractivité de l'enquêteur » dans AFM [en ligne <halshs-00636228>]
- CHAUMONT Laura, et ZEILINGER, Irene, 2012. « Espace public, genre et sentiment d'insécurité », Garance ASBL <http://www.garance.be/IMG/pdf/12espacepublicgenrefr.pdf>.
- CHOLLET, Mona. (2012). *Beauté Fatale : Les nouveaux visages d'une aliénation féminine*. Paris : La découverte (poche).
- COUTRAS, Jacqueline, 1996. *Crise urbaine et espaces sexués*. Paris : Armand Colin.
- COUTRAS, Jacqueline, 2003. *Les peurs urbaines et l'autre sexe*. Paris : L'Harmattan.
- DEKKER, Mischa, 2021. « Une mesure raciste ? négocier le risque de stigmatisation dans la verbalisation du harcèlement de rue », *Déviance et Société*, vol.45 2021/1, pp. 25-57.
- DI MÉO, Guy, 2011. *Les murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*. Paris : Armand Colin.
- DUPONT-KERLAN, Elisabeth et FONTAINE, Hélène, 2004 « Femmes, Transports et Villes » in DENÈFLE, Sylvie, 2004. *Femmes et Villes*. Paris : presses universitaires François Rabelais.
- FAURE, Emmanuelle, HERNANDEZ GONZALEZ, Edna et LUXEMBOURG, Corinne, 2017. *La ville : quel genre ? : L'espace public à l'épreuve du genre*. Montreuil : Le temps des cerises.
- FRAYE, Marilyn « oppression », *The politics of reality : essays in feminist theory*, Freedom, CA, the crossing press 1983 pages 1-16. (Mickaëlle Provost Trans). Dans GARCIA, Manon. (2021) *Philosophie féministe patriarcat, savoirs, justice*, Paris : Librairie philosophique J. Vrin.
- GAYET-VIAUD, Carole et DEKKER, Mischa, 2021. « Le problème du harcèlement de rue : dynamiques de publicisation et de pénalisation d'une cause féministe », *Déviance et Société*, vol.45 2021/1, pp. 7-23.
- GAYET-VIAUD, Carole, 2021. « Le harcèlement de rue et la thèse du continuum des violences », *Déviance et Société*, vol.45 2021/1, pp. 59-90.
- GILOW, Marie et LANNOY, Pierre, 2017. « L'anxiété urbaine et ses espaces. Expériences de femmes bruxelloises », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°112, pp. 36-47.
- GILOW, Marie, 2015. « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies », *Brussels Studies* [en ligne], collection générale, n°87. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1274>. Consulté le 15 mars 2022.

- GILOW, Marie, 2016. *Enjeu spatial, enjeu social. Le sentiment d'insécurité des femmes à Bruxelles*, Bruxelles : Cahiers de l'UF n°12.
- GILOW, Marie, 2019. *Le Travail Domestique de Mobilité. Un concept pour comprendre la mobilité quotidienne des travailleuses avec enfants à Bruxelles*. [Thèse de doctorat, ULB]
- LIEBER, Marylène, 2008. *Genre, violences et espaces public. La vulnérabilité des femmes en question*. Paris : Les Presses de Sciences Po.
- LIEBER, Marylène, 2021. « La lutte contre le harcèlement de rue et les (nouveaux) indésirables des espaces publics », *Déviance et Société*, vol.45 2021/1, pp.91-114.
- MUNDLER, Marie et RÉRAT, Patrick, 2018. « Le vélo comme outil d'empowerment. Les impacts des cours de vélo pour adultes sur les pratiques socio-spatiales », *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°73/2018, pp. 139-160.
- PRO VELO, 2020. « Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles – résultats de l'enquête menée en 2019 », rapport complet. Bruxelles.
- RAIBAUD, Yves, 2014. « Une ville faite par et pour les hommes », *Friture Mag*, n°21, pp.12-13.
- RAIBAUD, Yves, 2015. *La ville faite par et pour les hommes*. Paris : Belin.
- SAYAGH, David, 2017. « Construction sociospatiale de capacités sexuées aux pratiques urbaines du vélo », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°112, pp.126-137.
- STEINBACH, Rebecca et al., 2011. « Cycling and the city : a case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices », *Social, science and medecine*, n°72, pp.1123-1130.
- ZEILINGER, Irene, 2018. « La longue marche vers une critique féministe de l'espace public » dans SACCO, Muriel et PATERNOTTE, David, 2018. *Partager la ville : genre et espace public en Belgique francophone*. Louvain-la-Neuve : Academia.

Annexes

Annexe 1 : Guide d'entretien

Annexe 1 : Guide d'entretien

Profil – généralités

- Situation personnelle : lieu de vie (commune/quartier + type de logement), foyer (couple, enfants, ...)
- Situation professionnelle : occupation/emploi + lieu des prestations
- Autres informations que vous estimez importante à prendre en compte par rapport à votre profil et en lien avec votre pratique du vélo ?

Pratique du vélo – généralités

- Type de vélo utilisé ?
 - Autre modèle utilisé auparavant ?
 - Autre modèle envisagé dans le futur ?
- Style vestimentaire
 - En règle générale
 - Spécifiquement lors des déplacements en vélo
- Pourquoi rouler à vélo à Bruxelles (globalement)
- Pourquoi (quand) utiliser le vélo plutôt qu'un autre mode de déplacement ?
- Pourquoi (quand) utiliser un autre mode de déplacement plutôt que le vélo ?
- Description de quelques itinéraires réguliers ?
- Y-a-t-il d'autres cyclistes dans votre entourage ?
- Votre pratique varie-t-elle selon le jour/l'heure/le lieu ?

Pratique du vélo – types de trajets

- Quand pratiquer (ou non) le vélo à Bruxelles ?
 - Temporalité
 - Type de trajets
- Temps de trajets
- Types de trajets (géographie / relief / environnement)
 - Comment créer son itinéraire ?
- Types de trajets (but) - Approfondir
 - Trajets fractionnés, / plusieurs stops ?
 - Transport de charge (enfants, shopping, autre)
 - Type de trajets loisirs (shopping, activités, ...)
 - Utilitaires : médecins, courses, administratif, ...
- Équipements à disposition à destination
 - Douche sur le lieu de travail / de l'activité
 - Parking spécifique
- Problématiques par rapport aux types de trajets ?
 - Solutions / stratégies

Pratique du vélo – évolution de la pratique

- Avez-vous toujours vécu à Bruxelles ?

- Roulez-vous à vélo enfant/adolescente/durant vos études / au début de votre vie professionnelle ?
- Y a-t-il eu des changements dans votre pratique du vélo ? Pourquoi ? Par rapports à quels changements dans votre vie ?
- Votre pratique a-t-elle (est-elle) influencée par la pratique de quelqu'un d'autre ? Votre pratique influence-t-elle (as-t-elle influencé) la pratique de quelqu'un d'autre ?
- Dans le futur, qu'est-ce qui pourrait changer votre pratique du vélo ?
 - Si vous avez/souhaitez avoir des enfants, comment envisagez-vous l'évolution de votre pratique ?

Pratique du vélo – Interactions et problématiques

- Quels types d'interactions rencontrez-vous quand vous vous déplacez à vélo ?
- Comment cela se passe-t-il avec les autres usagers quand vous roulez à vélo ?
 - Avec les autres usagers
 - Positives/négatives
 - Quand cela pose-t-il problème ?
 - Quand cela est-ce positif ?
- Quelles problèmes / difficultés/ agacements rencontrez-vous lors de vos déplacements à vélo ?
 - Fréquence ?
 - « Niveau » de contrainte
 - Quelles sont vos solutions (à votre niveau) ? stratégies d'évitement ?
- Prise de recul sur les interactions / problématiques en comparaison avec d'autres modes de déplacement
- Quelles autres interactions rencontrez-vous par rapport à votre pratique du vélo, en dehors de vos trajets (travail, cercle social, communauté de cyclistes, ...) / avez-vous des échanges à propos de votre pratique du vélo en dehors de vos trajets ?

Pratique du vélo – harcèlement de rue

- Pour vous, qu'est-ce que le harcèlement de rue ?
 - Vous sentez-vous concernée par le phénomène ?
 - Estimez-vous avoir déjà été victime de harcèlement de rue ?
 - Dans quel contexte
 - Quel était votre mode de déplacement
- Globalement quelle est votre expérience par rapport au harcèlement de rue ?
 - Tous déplacements confondus
 - En vélo en particulier
 - En transports en commun ou à pied
- Vous sentez-vous harcelée/insultée lorsque vous vous déplacez en vélo ?
 - De manière générale
 - Par rapport à un autre mode de déplacement
 - Fréquence moyenne par type d'interaction problématique ?
 - Quand / où / par qui / pour quel motif ?
- Vous sentez-vous harcelée/insultée par rapport à votre pratique du vélo à d'autres moments que lors de vos déplacements ?
- Vous sentez-vous légitime en tant que femme de rouler à vélo ?
- Considérez-vous le vélo comme une solution au harcèlement de rue ou comme un risque supplémentaire ?
- Quelles sont vos stratégies d'évitement (personnelles) ?

- Avez-vous déjà parlé de ces problèmes avec d'autres personnes/cyclistes ? en certains lieux ?
 - Avez-vous déjà porté plainte ou opéré une procédure officielle ?
- Quelles solutions (collectives ou globales) aimeriez-vous voir mises en place ?

- Voyez-vous encore un aspect important de votre pratique du vélo dont nous n'aurions pas parlé et que vous souhaiteriez évoquer ?