

Table des matières

Introduction

Genre et urbanisme, quel impact

Qu'est ce que le genre ?

Qu'est ce que le sentiment d'insécurité ?

Les avantages d'intégrer l'analyse de genre dans l'urbanisme

Marches exploratoires de femmes - un outil d'analyse genrée de l'espace public, l'application à Namur

Les recommandations générales des marcheuses

Voir et être vue

Savoir où l'on est et où l'on va

Les trottoirs

La propreté

L'accessibilité et la mobilité

Les espaces verts et la verdure

Les recommandations spécifiques des marcheuses

La gare, la place de la Station, le boulevard Mélot et le passage vers le boulevard du Nord

Le boulevard du Nord et le pont de Louvain

Bomel

Le square Léopold

La rue de Fer

La galerie Werenne, la rue de l'Inquiétude et le début de la rue Rogier

Le tunnel sous la place de la station vers la gare

Le quartier des anciennes casernes

La place d'armes et le parking de l'ancienne maison de la culture

L'appréciation des marches par les marcheuses

Conclusion

Photos

Bibliographie

Annexe



Garance asbl

Rapport des marches exploratoires menées par Garance dans le cadre du réaménagement de 4 quartiers à Namur

Introduction

Garance a réalisé 10 marches exploratoires avec des femmes pour analyser leurs expériences et leurs ressentis ainsi que pour leur demander leurs envies et leurs recommandations pour une ville idéale où elles se sentiraient à l'aise d'utiliser les espaces publics, même en soirée. Ce rapport, après avoir rappelé les concepts de base avec lesquels Garance travaille, revient en détails sur les diverses explorations.

Genre et urbanisme - quel impact ?

Les politiques d'urbanisme en général, et l'aménagement de l'espace public en particulier, sont rarement soumis à une analyse genrée. Pensons par exemple la séparation spatiale entre les quartiers résidentiels et de loisir et les quartiers « où on travaille », commerçants, industriels et de bureaux. Or le domicile et les espaces verts ne sont pas seulement des lieux de loisir et de repos, ils sont aussi des lieux de travail : le travail domestique et de soin aux personnes, tels que de ménage, de soin et d'éducation des enfants et de personnes dépendantes. Par la distribution inégalitaire de ce travail reproductif, ce sont surtout les femmes qui assument ces tâches, dans des espaces qui ne sont pas pensés pour le travail.

Les politiques et pratiques d'urbanisme rendent ce fait invisible et participent ainsi au manque de reconnaissance du travail reproductif, à sa distribution inégalitaire et à son poids sur les individus. Ce manque d'analyse de genre ne mène pas à des décisions « neutres » ni équitables, mais à des politiques basées sur un modèle implicitement masculin d'organisation de la vie quotidienne qui ne laisse pas de place pour les expériences et besoins spécifiques des femmes.

Il a été remarqué dans d'autres pays qui ont commencé à penser leur espace public de manière genrée, que certains changements de l'environnement peuvent aussi avoir une répercussion sur des comportements considérés comme « insécurisants ». Il n'est donc pas anodin de prendre en considération l'espace public et les décisions d'urbanisme comme étant des facteurs cruciaux déterminants de bien-être et d'égalité dans l'accès à la ville.

L'analyse de genre, ce n'est pas traiter les femmes comme des êtres exceptionnels, vulnérables, qu'il faudrait protéger à tout prix. Au contraire, cette démarche qui nous vient de l'analyse féministe, peut rendre à l'urbanisme le potentiel de promouvoir l'égalité au sein de la société. Comment aménager l'espace public pour que les femmes puissent se l'approprier sur un pied d'égalité ? Comment le rendre accessible pour une large diversité d'activités et de publics ? Comment créer un espace public dans lequel tous et toutes se sentent à l'aise et peuvent bouger sans danger ?

Qu'est-ce que le genre?

Ce terme ne renvoie pas à des catégories biologiques, « mâle » ou « femelle », mais à des catégories sociales, féminin et masculin. Le genre implique l'organisation sociale des relations entre les sexes. Il regroupe donc toutes les différences constatées entre les hommes et les femmes qui ne peuvent pas être expliquées par leur biologie, tant au niveau individuel que social, économique, politique et culturel¹.

Ce que le concept de genre interroge, ce sont les relations de pouvoir entre les hommes et les femmes et la hiérarchie entre les deux groupes. Il doit permettre d'analyser les redistributions inégales des ressources, des responsabilités et du pouvoir entre les hommes et les femmes.

C'est parce que ces différences organisent la société dans son ensemble qu'il est important de s'y intéresser, afin de comprendre les enjeux des phénomènes socio-économiques comme, entre autres, le travail, la mobilité et l'accès à la ville.

Qu'est-ce que le sentiment d'insécurité?

L'accès à l'espace public est un droit fondamental que différents facteurs peuvent entraver, entre autres le sentiment subjectif d'insécurité. Ce concept de « sentiment subjectif d'insécurité » correspond à une crainte souvent vague qu'un événement soudain et négatif (accident, agression) puisse avoir lieu dans l'espace public. La recherche² a démontré que le sentiment d'insécurité est lié à une multitude de facteurs, sur le plan individuel, collectif et environnemental.

Les personnes ayant le plus de risques de se sentir en insécurité sont les femmes, ainsi que les personnes issues de l'immigration, à faibles revenus, avec un bas niveau de qualification et/ou âgées. Non parce qu'elles vivent forcément plus d'agressions ; les risques objectifs et les ressentis subjectif présentent parfois un décalage significatif.

Le sentiment d'insécurité entraîne des conséquences négatives, du stress psychique aux stratégies d'évitement (de certains lieux, heures, situations) jusqu'au repli sur soi et l'isolement. Bien que ces stratégies d'évitement diminuent le sentiment d'insécurité et donnent l'impression de pouvoir gérer le risque, elles ont comme effet néfaste de limiter la mobilité, la liberté et finalement, le bien-être et la participation citoyenne des personnes. Par conséquent, les femmes n'investissent pas l'espace public au même degré ni de la même manière que les hommes. Comme la diversité des populations dans l'espace public est un facteur protecteur contre le sentiment d'insécurité, une spirale négative risque de s'installer qui augmente le sentiment d'insécurité et l'exclusion des femmes de l'espace public. Comprendre et analyser ces mécanismes est important pour rendre la ville accessible et agréable pour tout le monde.

Les avantages d'intégrer l'analyse de genre dans l'urbanisme

L'environnement construit est l'expression des relations de pouvoir entre hommes et femmes, ainsi qu'entre d'autres groupes de la population. L'image de l'être humain à la base de la planification urbanistique est trop souvent celle d'un homme belge de classe et d'âge moyens avec

¹ J. Bisilliat et C. Verschuur 2000

² M. Teller et C. Albers 2006

une activité rémunérée.

Aujourd'hui, le concept du genre rencontre de la résistance dans la communauté urbanistique non parce qu'il est inutile, inadéquat ou incorrect, mais parce qu'il est nouveau, tout comme, dans le temps, l'a été l'introduction des audits environnementaux dans les processus de planification. Il s'agit d'une perspective, d'une manière de penser qui apporte un plus à tous les processus et ce, pour tout le monde. De plus, l'analyse de genre ne change probablement pas fondamentalement les projets d'urbanisme, mais des modifications subtiles améliorent l'usage quotidien et ainsi la valeur utilitaire du projet.

Intégrer l'analyse de genre dans l'urbanisme a comme conséquences :

- ✦ Une amélioration de la qualité des projets par le respect de besoins jusqu'alors invisibles, par exemple le besoin de sécurité.
- ✦ Une planification globale et durable par une perspective qui surmonte les stéréotypes par la sensibilisation des planificateurs, également à d'autres groupes de la population, ex. migrant.e.s, personnes âgées.
- ✦ Par son accent sur des méthodes participatives, une meilleure acceptation des changements par la population qui en est actrice.
- ✦ Une prévention de fautes ainsi que l'évitement de corrections et changements coûteux par une meilleure planification en amont.
- ✦ La remédiation aux conflits d'utilisation et à l'exclusion en identifiant ces problèmes.
- ✦ La neutralité des coûts au niveau de la construction et de la réalisation.
- ✦ Des avantages dans l'accès aux financements publics car le *gender mainstreaming* est en train de devenir une norme applicable à toutes les politiques publiques.

Marches exploratoires de femmes – un outil d'analyse genrée de l'espace public, l'application à Namur

Les femmes peuvent jouer un rôle d'expertes dans ces questions, tout d'abord parce qu'elles connaissent mieux ces problèmes quotidiens, par la distribution inégalitaire actuelle du travail reproductif. Elles se déplacent plus souvent à pied et plus souvent à proximité de leur domicile que les hommes, et elles ont plus de contacts sociaux qui leur fournissent des informations supplémentaires. En tant que population éprouvant un plus grand sentiment d'insécurité, elles peuvent mieux analyser les « lieux d'angoisse » et les facteurs protecteurs. Cette expertise de la vie quotidienne doit être mise au profit de l'urbanisme et de son potentiel émancipateur.

Une marche exploratoire est un outil d'analyse genrée de l'espace public qui a été créé par le mouvement des femmes à différents endroits de la planète à partir des années 80. En Belgique, ces marches ont lieu depuis une petite dizaine d'années de manière ponctuelle. L'ASBL Garance a déjà proposé une série de marches exploratoires dans le cadre de la réalisation d'une brochure en 2012, intitulée : *Espace public, genre et sentiment d'insécurité*,³ qui avait pour but de mettre en lumière les recommandations générales soulevées par les femmes au cours des marches.

Dans la pratique, il s'agit d'une promenade guidée d'un groupe de 4 à 8 femmes dans un quartier qui leur est bien connu, soit parce qu'elles y vivent, soit parce qu'elles y travaillent, soit parce qu'elles le fréquentent pour d'autres raisons. Mais c'est plus qu'une simple promenade : une

³ <http://www.garance.be/cms/?Espace-public-genre-et-sentiment-d>

méthodologie encadre la réflexion et les échanges des participantes afin qu'elles perçoivent leur quartier avec un regard nouveau qui leur permet d'identifier ce qui leur semble être sécurisant ou pas.

Idéalement pour que toutes les femmes puissent avoir la parole, il s'agit de diversifier les publics des participantes, et ce, afin que toutes les réalités de vies des femmes puissent être entendues.

Le pavillon urbain de la ville de Namur et l'ASBL Garance ont décidé de proposer à des femmes de donner leurs ressentis et de partager leurs expériences de leur quartier, et ce, en vue des gros travaux de réaménagement prévus dans 4 quartiers de Namur : Bomel, le quartier de la gare, le quartier des anciennes casernes et le quartier de l'université.

Dans le cadre de ce projet, nous avons pris le temps de rechercher les groupes de femmes auxquels nous voulions donner la parole. Un travail de collaboration avec des associations existantes a été nécessaire afin d'assurer cette diversité. Cependant, malgré cela, nous avons eu quelques difficultés à former des groupes de marcheuses. Ce rapport prend en considération 10 marches qui ont été réalisées dans plusieurs quartiers de Namur. Les différents trajets sont repris dans les annexes à ce rapport. À ces 10 marches ont participé 63 femmes. La moyenne d'âge de ces femmes est de 44 ans. Elles ont des profils différents : célibataires, mariées, divorcées, retraitées, chercheuses d'emploi, en formation, employées,... La majorité d'entre elles sont belges, il y avait aussi une sénégalaise et une italienne. Ici on remarque une lacune au niveau de la diversité qui s'explique par le manque de partenariat avec des associations travaillant avec des femmes migrantes. Pour nous, c'est un réel problème parce que les participantes de ce projet ne sont pas assez représentatives de la diversité des femmes. Pour un projet futur, il est donc primordial de se concentrer sur la recherche de partenariats avec des associations dont elles sont le public.

Nous avons exploré de nombreuses rues dans le centre de Namur et plus précisément :

La place de la Station

Le boulevard Mélot

L'intérieur de la gare, et l'arrière de la gare, avant de descendre les escalateurs

Le boulevard du Nord

Le boulevard d'Herbatte

Le boulevard de Merckem

Le passage sous la place de la Station qui mène à la gare

Le square Léopold

Le pont de Louvain

La chaussée de Louvain

La galerie Werenne

La rue de l'Inquiétude

La rue de Fer

La rue des Croisiers

La rue Rogier

La rue Galliot

La place Abbé André

La rue Asty-Moulin

La rue Denis-Georges Bayar

La rue Gutave Defnet

La rue Derenne-Deldinne

La rue Adolphe Bastin
 La rue Piret-Pauchet
 La rue Nanon
 La rue de Bomel
 La rue Pépin
 La rue Saint-Nicolas
 La rue des Bourgeois
 La rue du Premier Lancier
 La rue Jean-Baptiste Brabant
 La place d'Armes
 La rue du Lombard
 La place des Célestines

Le projet initial prévoyait de faire 25 marches exploratoires, dont une dizaine aux alentours de la gare, en une année. Mais comme mentionné plus haut, il a été compliqué de rassembler suffisamment de participantes pour chaque marche. Garance n'a pas la même notoriété à Namur qu'à Bruxelles et nous avons fait les premiers pas d'un tissage de connexions avec le réseau associatif. Cela nous a pris du temps et le nombre de marches s'en est ressenti.

Sur les 4 quartiers que nous voulions explorer à la base, seuls trois ont été visités. Le quartier de l'université est celui qui fait défaut. Nous n'avons pas réussi à rencontrer des étudiantes pour qu'elles nous racontent leurs expériences sur le campus universitaire, malgré nos démarches pro-actives pour solliciter des personnes sensibles à ces questions aux Facultés Notre Dame.

Néanmoins, les 10 marches réalisées ont été très riches en remarques et recommandations. Ce rapport met en avant les recommandations émises par les participantes à ces marches, qui se sont déroulées dans le quartier de la gare, de Bomel et des anciennes casernes. Elles les partagent tout d'abord dans des remarques générales (recommandations générales), pour ensuite se focaliser sur les particularités de chaque rue (recommandations spécifiques).

N° de la marche	Date	Heure	Nombre de participantes	Quartier
1	16/06/15	17h - 19h	8	gare
2	06/11/15	14h - 16h	3	Bomel et gare
3	11/02/16	14h - 16h	5	gare
4	14/03/16	10h - 12h	5	Bomel et gare
5	17/03/16	13h30 - 15h30	7	Casernes
6	31/03/16	13h30 - 15h30	6	Casernes et gare
7	21/05/01	20h - 22h	9	Bomel et gare
8	16/06/16	13h - 15h	5	gare
9	07/07/16	19h - 21h	8	Bomel
10	13/02/17	14h - 16h	7	Casernes

Les recommandations générales des marcheuses

Les recommandations sont ici listées tout d'abord par thématiques générales. Elles sont ensuite détaillées suivant les rues explorées.

• Voir et être vue

La question de l'éclairage public est toujours très importante dans les marches exploratoires parce qu'elle met en avant un des problèmes récurrents qui est la visibilité. Les différents modèles d'éclairage public ont des avantages et des inconvénients. Il s'agit de les connaître avant de décider où les placer :

- Place de la Station, **les lampadaires circulaires** sont **hauts** et situés au milieu du terre plein central entre les deux côtés de la rue. Selon nos participantes, ils amènent des inconvénients : la hauteur de la source de lumière diminue leur efficacité en terme d'éclairage et leur nombre augmente le nombre de poteaux présents sur cette place, ce qui diminue la visibilité et crée des obstacles à la vue. Enfin, ils éclairent principalement le terre plein central et les deux routes où roulent les voitures qui ont des phares, sans arriver à éclairer efficacement les trottoirs où ils sont nécessaires pour les passants. Lorsqu'on choisit de placer ce modèle de lampadaires, il faudrait s'assurer que l'intensité de l'éclairage parvient jusqu'aux trottoirs. Ou alors préférer un autre modèle plus efficace.
- Le modèle qui démontre le plus d'avantages est celui des **lampes qui sont placées sur les façades**, pas trop hautes, et en alternance de chaque côté de la rue, ce qui la rend agréable, même à la tombée de la nuit. Les trottoirs sont dégagés de poteaux et le niveau de visibilité est plus grand grâce au fait que les sources de lumières viennent des deux côtés de la rue. Trop souvent, on préfère mettre des éclairages publics sur un seul côté, ce qui peut apparaître comme insécurisant.
- **Les spots ronds** encastrés dans les trottoirs (comme à l'arrière de la gare sur le Boulevard du Nord) remportent un succès mitigé. Ils sont appréciés parce qu'ils mettent en valeur les bâtiments publics mais n'éclairent pas réellement donc ne sont pas très utiles et peuvent être aveuglants pour certaines personnes. De plus, ils sont souvent en mauvais état et cassés.
- **Les lampadaires** du boulevard du Nord rencontrent le même problème que ceux de la place de la Station. Ils sont situés au bord du trottoir afin d'éclairer la route, devenant inutiles pour les piétonnes. La hauteur des lampadaires dépend aussi de la présence ou non d'arbres au bord de la rue. Si les branches des arbres empêchent la lumière de passer, alors l'efficacité des lampes n'est pas optimale.

• Savoir où l'on est et où on va

L'orientation joue un rôle clé dans le sentiment d'insécurité. Pouvoir s'orienter et savoir où on est est important. Les panneaux d'orientation à destination des piétons sont donc primordiaux partout dans la ville. Nous en avons trouvé quelques uns sur notre route, notamment sur le square Léopold et près du parking des anciennes casernes. Cependant, la taille des textes est trop

petite pour les personnes qui voient moins bien ou qui sont simplement plus âgées ou plus petites. Sur fond sombre, ils sont difficiles à déchiffrer une fois la nuit tombée. De plus, l'endroit choisi pour les placer ne permet pas une utilisation idéal du panneau. Comme par exemple celui du bout de la rue Pépin, situé sur un coin de rue, derrière un panneau JC Decaux. Il est donc important de réfléchir à l'endroit où on les installe, soit à proximité d'un éclairage public, soit avec un éclairage spécifique prévu. Les marcheuses voudraient des plans clairs, facile à déchiffrer et qui puissent être lus par tous et toutes, situés dans des endroits où l'on peut s'arrêter facilement, près d'un éclairage direct afin de pouvoir les consulter de jour comme de nuit.

Concernant les panneaux d'indications des services et d'orientation des piétons, il n'y en a pas beaucoup aux alentours de la gare, ni place de la Station, ni boulevard du Nord. Nous n'en avons pas trouvé beaucoup et certains d'entre eux sont même erronés (rue Denis-Georges Bayar, un panneau indique la gare vers la gauche alors qu'elle est à droite). Ce sont pourtant des endroits où ce genre d'information est plus que nécessaire. Une partie des personnes qui y passent ne connaissent pas la ville et ont besoin d'aide pour s'orienter. L'Hôtel de ville, le théâtre de Namur, les associations proches de la gare, le centre culturel des abattoirs de Bomel, la gare des bus TEC, tout ceci devrait se retrouver sur un panneau clair aux deux sorties de la gare. Un plan du quartier est nécessaire afin que les personnes puissent anticiper leur trajet. Lorsqu'elles se sentent 'perdues', leur sentiment d'insécurité s'en trouve augmenté, elles ont l'impression d'être plus vulnérables. Alors que si elles peuvent s'orienter facilement, leur démarche peut être décidée et elles ressentiraient plus d'assurance.

Les panneaux à destination des cyclistes sont très utilisés et les participantes ont trouvé que c'était très utile de les retrouver à de nombreux endroits, même pour les piétons. Les pistes cyclables par contre, ne sont pas encore idéales à Namur en général. Elles n'ont pas de site propre, se situent souvent au milieu du trafic, avec fréquemment, juste un dessin de vélo au sol, les marcheuses considèrent ceci comme insécurisant.

- **Les trottoirs**

Certains trottoirs sont agréables et en bon état. En général, les marcheuses préfèrent les pavés plus grands par rapport au plus petits, même s'il leur arrive d'être démis ou de bouger. Les petits pavés carrés sont moins accessibles pour les personnes à mobilité réduite et même pour les personnes avec des caddies ou des poussettes. L'état de ces pavés laisse souvent à désirer. Les marcheuses préfèrent souvent les trottoirs asphaltés qui se dégradent moins vite et sont, selon elles, plus accessibles.

- **La propreté**

La gestion des poubelles laisse quelquefois à désirer. Il faudrait trouver un moyen d'encourager les personnes à respecter les horaires de sortie des poubelles et les dissuader de déposer illégalement des immondices. Ce projet doit avoir déjà fait l'objet de nombreuses réflexions et les participantes n'ont pas trouvé ici d'idées nouvelles. Il est tout de même important de savoir que la gestion des poubelles a un impact fort sur le sentiment d'insécurité. Une rue sale, avec des poubelles et des dépôts clandestins, augmente ce sentiment et diminue l'envie de participer à l'embellissement de son quartier.

La question des toilettes publiques ressort dans la presque totalité de nos marches exploratoires. Les avis convergent en général pour dire que de nombreux endroits de la ville deviennent des

urinoirs à ciel ouverts, rendant l'occupation de l'espace public parfois très désagréable pour tous et toutes. Des idées existent, et des essais aussi. Par exemple, à Bruxelles comme dans d'autres villes, on a construit des toilettes publiques payantes dans quelques endroits clés de la ville. Ces toilettes occupent, voire encomrent, l'espace public et deviennent des obstacles à la visibilité et aux déplacements. Elles se transforment rapidement en dépotoirs et les odeurs n'y sont pas moins fortes. Elles coûtent une somme colossale à l'installation et à l'entretien. Selon les marcheuses, il faut continuer à chercher des idées afin de remédier à ce problème présent dans de nombreux endroits, dans de nombreuses villes.

Une des étapes pour résoudre ce problème est tout d'abord de faire comprendre aux hommes que la ville n'est pas un urinoir à ciel ouvert.

Par la suite, et pour que les habitudes changent, la ville pourrait favoriser la construction de toilettes publiques, propres et gratuites pour tous et toutes.

Les toilettes pourraient par exemple être installées dans un rez de chaussé vide ou alors, un accord pourrait être passé avec les commerçant·e·s du quartier concerné qui mettraient leur toilettes à disposition des passant·e·s. La commune pourrait s'engager à venir nettoyer les lieux et pourrait contribuer aux éventuels frais des commerçant·e·s. De cette façon, on ne construit pas de nouvelles toilettes qui sont chères et qui obstruent la vue dans l'espace public, et on propose un grand choix de lieux où se trouvent des toilettes à destination de tous et toutes. Un autocollant pourrait être apposé à la vitrines des commerces qui participent à l'initiative.

Les espaces verts devraient toujours être équipé d'un point d'eau potable et d'une toilette gratuite et propre afin que les enfants présents apprennent dès le plus jeune âge à ne pas uriner dans les espaces publics. Les femmes pourraient aussi profiter plus longuement d'un temps de loisir dans un espace public sans devoir rentrer chez elle pour faire leurs besoins.

- **L'accessibilité et la mobilité**

Pour que la ville soit accessible à tous et toutes, les participantes ont fait remarquer que les trottoirs devraient être rabaissés, et ce afin de pouvoir passer facilement avec une poussette, un caddy ou une chaise roulante. Les marquages au sol et le signal sonore au passages pour piéton·e·s pour les personnes malvoyantes pourraient être généralisés automatiquement, or nous avons trouvé des endroits où les bordures sont hautes et donc peu accessibles. Les marcheuses ont soulevé également une remarque pertinente par rapport aux matériaux utilisés pour les trottoirs qui, trop souvent glissent. Dans un pays comme la Belgique, utiliser des matériaux qui ne glissent pas quand il pleut ou neige est indispensable.

Nous avons également constaté lors de nos marches que les trottoirs de la ville ne permettent pas toujours un passage aisé, notamment à cause du nombre de poteaux présents un peu partout. Entre les poubelles, les bornes électriques, les panneaux de signalisation pour les voitures, les parcmètres et les lampadaires, il est parfois très difficile de se trouver un passage. Les participantes ont émis l'idée de combiner plusieurs utilisation pour un même poteau, et ce afin d'éviter leur multiplication sur les trottoirs. Les lampadaires pourraient automatiquement être accroché aux façades des maison lorsque c'est possible (ce sont ceux qui remportent les meilleures impressions des marcheuses, si tant est qu'ils soient à la bonne hauteur et placés des deux côtés de la rue, en alternance), les bornes électriques enfuient dans le sols, et les différents panneaux de signalisation rassemblés le plus possible sur un même poteau. La position des parcmètres et des poubelles

dépend du trottoir où l'on voudrait les placer. Chaque rue diffère et en fonction de l'utilisation et de la largeur du trottoir, l'emplacement devrait être spécifiquement pensé.

Les transports en commun pourraient être encore plus développés et accessibles pour tous et toutes. Le problème du parking à Namur est récurrent, le réseau des bus amélioré permettrait à certaines personnes d'accéder au centre ville sans nécessairement prendre la voiture. Pour les personnes qui n'en possèdent pas, il est bien entendu primordial qu'ils/elles puissent circuler dans la ville aisément, et ce grâce à des passages de bus fréquents et fiables.

- **Les espaces verts et la verdure**

Tout au long de nos marches, et selon la presque totalité de nos marcheuses, le manque d'espaces verts est omniprésent partout dans la ville. Il ne s'agit pas nécessairement d'un besoin de grands espaces très boisés, mais de petites touches de verdure qui rendent la ville plus agréable. Des parterres transformés en potagers collectifs, des bandes de trottoirs aménagés en parterre fleuri, des façades fleuries, ... toutes ces petites choses rendraient la ville plus accueillante et plus agréable à vivre au quotidien.

Certaines des marcheuses nous ont partagé leur craintes que la verdure ne soit concentrée que dans les zones prévues à cet effet, alors que selon elles, cela devrait être un rappel constant partout dans les rues de Namur.

Les recommandations spécifiques des marcheuses

- **La gare, la place de la Station, le boulevard Mélot et le passage vers le boulevard du Nord**

La gare représente un point central et important dans la ville. Elle est le lieu qui permet le voyage mais aussi l'accès au travail et aux loisirs, un point de repère pour les touristes. Les quartiers aux alentours des gares ont assez souvent mauvaise réputation et de nombreux mythes circulent à leurs propos. La gare de Namur ne déroge pas à la règle et les avis des participantes ont souvent été négatifs sur ce quartier tel qu'il est aujourd'hui, même si des bonnes pratiques existent aussi.

Aujourd'hui, la place de la Station est occupée par le trafic, omniprésent. Les voitures et les bus sont les principaux acteurs de cet endroit. Par le bruit mais aussi par l'odeur, la circulation rend ce lieu peu accueillant et bruyant. La durée des feux des passages pour piétons ne permet pas d'atteindre l'autre côté sans se retrouver coincé au milieu des deux axes pour attendre que le feu suivant passe au vert. C'est un problème pour les personnes à mobilité réduite qui se tiennent moins facilement debout longtemps.

Les panneaux publicitaires bloquent la vue car il y en a beaucoup et leur présence dénote. Les différents poteaux également, entre les indications pour les voitures et les panneaux des bus, il y en a partout. Il faudrait trouver un moyen d'en mettre moins, ou les rentabiliser différemment. Bien sûr, idéalement, les panneaux publicitaires devraient disparaître complètement. De nombreuses participantes nous ont dit être dérangées et même parfois se sentir agressées par le contenu de certaines publicités présentes dans la ville.

La place de la Station est la première chose que les touristes voient de Namur à leur arrivée depuis la gare. Soigner cette place, c'est aussi soigner l'image de la ville. La rendre plus accueillante et accessible, c'est prendre soin des citoyens dans toute leur diversité.

Les participantes ont partagé leur envie de verdure, de calme, même en plein centre ville. Moins de voitures, moins de bus, plus de bancs, des points d'eau, un éclairage public efficace, des matériaux chaleureux, des trottoirs et des infrastructures accessibles pour tous et toutes. Voilà comment les femmes qui ont marché avec nous imaginent la place de la Station à l'avenir. Un endroit accueillant, où tous et toutes se sentent le droit d'être et où la mixité sociale diminue le sentiment d'insécurité.

Les bancs qu'elles imaginent seraient construits avec un matériel qui ne se dégrade pas rapidement, contrairement au bois (qui devient rapidement couvert de mousse où qui casse et où l'eau reste longtemps sans sécher). Ils devraient être placés à bonne hauteur pour toutes les tailles, soit pas trop haut, avec un dossier et situés dans des endroits agréables pas trop bruyants.

Le boulevard Mélot, et particulièrement le bâtiment de l'ancienne poste, a soulevé de nombreuses discussions lors de nos marches. Les participantes n'aiment pas passer sous les arcades où il fait très sombre et où l'odeur d'urine est particulièrement désagréable. Des hommes sont souvent présents sur les bancs installés et les femmes qui passent subissent du harcèlement presque systématiquement. Malheureusement, pour celles qui ont besoin d'y attendre leur bus et donc de rester sous les arcades, l'endroit ne peut pas être évité. Cet endroit rencontre plusieurs

problèmes : tout d'abord les arcades qui forment « un pont », et qui enlèvent donc de la lumière directe, diminue aussi la visibilité des passantes qui ne peuvent alors plus anticiper les éventuelles présences et adapter leur chemin si elles le veulent. En même temps, les arcades forment également un refuge pour les personnes qui auraient besoin de s'abriter de la pluie. Le bâtiment est très « présent », il est massif, sombre et comme il déborde sur la rue, il occupe une grande place dans le champs de vision des piétons, ce qui augmente leur sentiment d'insécurité.

Dans la gare, il y a beaucoup d'obstacles pour la vue. Il y a les panneaux annonceurs des trains, les publicités et les colonnes des ascenseurs. On ne peut pas voir à l'autre bout de la gare. Selon nos participantes, ces obstacles pourraient servir de cachettes potentielles pour des agresseurs. Elles préfèrent pouvoir voir plus loin, que la vue soit dégagée. Même le jeu en bois en forme de train pour les enfants fait une sorte de barrage qui empêche le passage fluide.

Le passage de la gare vers le boulevard du Nord peut s'avérer une étape désagréable. De fait, il fait sombre, les matériaux utilisés sont froids, le sol, glissant en cas de pluie, et le bruit des voitures qui passent en dessous est omniprésent. Cet endroit spécifique soulève des problèmes qui touchent à plusieurs perceptions différentes qui ont un rôle à jouer dans le sentiment subjectif d'insécurité. L'obscurité tout d'abord, qui ne permet pas de distinguer clairement qui se trouve là, ne rassure pas. La froideur des matériaux utilisés est aussi un frein pour se sentir bien. Evidemment, l'accessibilité des sols a une importance capitale. De nombreuses participantes nous ont partagé leur crainte d'une chute, particulièrement à la sortie de la gare vers le boulevard du Nord.

Il n'y a pas ou peu d'éclairage public et les escalateurs et ascenseurs fonctionnent rarement. Lorsqu'on décide de prendre l'escalier, on ne sait pas ce qui nous attend en dessous. La notion de transparence a été évoquée systématiquement à cet endroit : les marcheuses aiment voir loin, pouvoir anticiper leur trajet et éviter les surprises. Les sorties d'ascenseur forment des recoins parfaits pour se cacher. L'odeur d'urine très forte dérange les personnes qui utilisent cet endroit. Elle augmente le sentiment d'insécurité parce que l'endroit semble sale et pas entretenu.

Sortir boulevard du Nord peut être un soulagement.

Le stress vécu par les femmes qui empruntent ce passage est grand et ne doit pas être négligé. Certaines n'osent plus l'emprunter après une certaine heure. Par conséquent, le public qui le fréquente en soirée ne montre plus de mixité, rendant le passage encore plus insécurisant pour les femmes qui osent s'y aventurer.

Ici, on voudrait éclaircir le passage, utiliser de la peinture blanche, des matériaux clairs. Idéalement, il aurait fallu prévoir une sortie permettant la transparence et le contrôle social, notamment aux sorties d'ascenseur. Pour remédier à cela, on peut installer plus de lumière, maintenir la propreté du passage et faire en sorte que les escalateurs et les ascenseurs fonctionnent en permanence. Le fait qu'il y ait deux entrées ou sorties peut s'avérer un problème, surtout en soirée. Si cela permet de 'choisir' son côté en fonction des personnes qui s'y trouvent, cela diminue aussi par deux la probabilité de rencontrer quelqu'un qui pourrait les aider en cas de problème. Les portes des entrées vers le passage ne sont pas fermées le soir. Donc même si la gare est fermée, il est possible de monter et d'occuper l'espace avant l'entrée de la gare. On ne sait donc jamais exactement qui on va y croiser.

Le dérangement sonore ne pourra malheureusement pas diminuer étant donné que le bruit du passage des voitures en dessous en est responsable. Mais modifier la luminosité et la propreté

pourrait déjà améliorer l'expérience des usagères qui empruntent ce passage.

Les participantes ont aussi mentionné le problème de la mendicité à cet endroit de la ville. Apparemment, il y a régulièrement des personnes qui se mettent ici pour interpeler les passantes, ce qui est insécurisant pour certaines parce que l'endroit est un espace clos et qu'on peut se sentir acculé. Il ne semble pas vraiment y avoir de solution pour ce problème, qui n'en est pas un pour toutes les marcheuses d'ailleurs. Il touche à une réalité sociale et il y a donc des limites quant à la prévention de ce phénomène. Ramener du contrôle social dans cet espace permettrait de rendre le phénomène de la mendicité moins visible même si toujours présent parce que la diversité des usagères serait plus grande.

Le sol à la sortie de la gare vers le boulevard du Nord est glissant en cas de pluie. Certaines de nos participantes nous ont dit y avoir déjà failli tomber. L'utilisation des matériaux qui ne glissent pas quand il gèle ou pleut est primordial en Belgique, surtout dans un endroit en pente comme celui-ci.

L'arrière de la gare est plus calme. Le contraste avec l'intérieur de la gare peut même être saisissant. C'est un endroit où on peut imaginer attendre quelqu'un en journée. En soirée, les participantes nous ont confié qu'elles préfèrent attendre devant la gare où il y a plus de passage et qu'il leur arrive même d'éviter de prendre le train tard pour ne pas être confrontée à ce sentiment désagréable. Lors d'une de nos marches qui se déroulaient en période de vacances, il y avait vraiment peu de passage.

À la sortie de la gare, si on pousse une poussette, on est obligé de prendre le long couloir le long du bâtiment, pour ensuite revenir sur nos pas pour emprunter le passage pour piétonnes vers Bomel. C'est un exemple parlant du manque de réflexion sur les différentes réalités de vie de chacun : les personnes à mobilité réduite, les personnes qui poussent une poussettes ou tirent un caddy doivent ici faire un grand détour pour pouvoir traverser le boulevard du Nord vers Bomel.

Ici, il y a plus de places de parking, c'est moins stressant de s'arrêter de ce côté là si on est en voiture.

- **Le boulevard du Nord et le pont de Louvain**

Il n'y a pas une trop grande affluence de voitures à la sortie de la gare vers le boulevard du Nord. Les marcheuses apprécient le calme par rapport à l'autre côté de la gare. Cependant, elles ont trouvé que l'éclairage public ne remplit pas correctement ses fonctions ici, sur le trottoir qui longe la gare, il n'y a que des spots qui sortent du sol et qui peuvent les aveugler si elles passent tout près. Les participantes n'apprécient pas ce genre d'éclairage. De plus, ils sont souvent cassés ou en mauvais état et fonctionnent rarement. C'est le cas de ceux situés le long du bâtiment à la sortie de la gare sur le Boulevard du Nord. D'autres lampadaires installés près de la route n'éclairent pas suffisamment les trottoirs. (cfr chapitre voir et être vue)

Comme mentionné plus haut, il y a un accès pour les personnes à mobilité réduite qui veulent rejoindre la gare. En plus du problème du détour, la rambarde qui délimite cet accès avec les escaliers crée un passage long et étroit le long du mur de la gare qui donne une sensation d'isolement selon les participantes. Il aurait fallu incorporer cet accès indispensable sans isoler les personnes qui souhaitent l'emprunter. Les spots ronds qui éclairent en « sortant » du sol se

situent notamment à cet endroit, si bien que si on marche sur l'accès pour les PMR en regardant au sol, on risque de se faire éblouir par ces éclairages. De plus, ce modèle d'éclairage public éclairent le bâtiment plutôt que les trottoirs, augmentant dès lors l'obscurité au niveau de la rue par contraste.

Sur le boulevard du Nord il n'y aucune indication pour orienter les passant·e·s vers les nombreuses associations du quartier de Bomel : le planning familial Willy Peers, le centre culturel des abattoirs, les associations d'aide aux personnes sans abris ou précarisées comme les restos du coeur, l'AMO Passages, l'hôpital, le commissariat, la prison.

La prison est facilement accessible pour les personnes qui rendent visite à quelqu'un·e. Les participantes ne se sentent pas dérangées par la prison si proche du centre ville, elles y voient des avantages, notamment qu'elle soit intégrée dans le tissu social de la ville. La présence de plus de voitures de police pourrait déranger, mais leur sirènes ne sont pas automatiquement allumées donc la nuisance est minime.

Les alentours de la gare paraissent agréables, car assez propres et avec des trottoirs larges.

Le grand nombre de rez de chaussées inoccupés est par contre perçu négativement. Il y a beaucoup de volets baissés ce qui donne l'impression que le quartier est abandonné. À la place de tout ces commerces vides, les participantes imagineraient une crèche, une salle de sport, un centre de bien être, des toilettes publiques (ce qui pourrait régler le problème de propreté aux alentours de la gare), une boulangerie, un·e fleuriste, une bibliothèque, une consultation ONE, un endroit pour que les chiens puissent faire leurs besoins, des commerces qui permettent de diversifier les publics et aussi les heures de fréquentation (ce qui crée une présence constante avec le meilleur contrôle social qui en découle). En effet, plus les heures d'ouverture et de fréquentation sont diverses, plus le public présent et les heures de passage se diversifient aussi.

Les participantes ont également relevé le fait qu'il y a beaucoup de services sociaux dans le quartier de Bomel qui attirent le même public comme par exemple les restos du coeur. Elles questionnent la concentration de ces services dans un seul quartier. L'intégration de ce public serait plus harmonieuse et les habitant·e·s auraient moins l'impression d'être envahi·e·s si les associations se répartissent partout dans la ville. Par contre, pour le public concerné, il y a un plus grand intérêt d'avoir plusieurs associations dans le même quartier, ce qui facilite les déplacements et les aides recherchées nécessaires. Cet aspect complexe relève donc d'autres thématiques. L'idée à retenir ici se situe bien dans l'harmonisation des espaces et des services dans les différents quartiers et dans la ville en elle-même.

Vers le boulevard Merckem, les voitures roulent vite, ce n'est pas un endroit agréable à pied, l'espace étant organisé pour les voitures. Ce serait intéressant d'inclure systématiquement l'accessibilité des piéton·e·s, des PMR et des vélos lorsqu'on élabore les plans d'une rue, qu'elle quelle soit.

En direction du pont de Louvain, il n'y a pas d'indications pour le passage pour les piéton·e·s. On ne sait pas bien vers où on doit aller pour emprunter le pont. L'accès n'est pas clair. Les voitures qui arrivent depuis la chaussée de Louvain roulent très vite. Les marcheuses ressentent certains passages pour piéton·e·s comme insécurisants.

Sous le pont

La zone sous le pont a engendré de nombreuses réflexions de la part des participantes. Cet endroit sombre est principalement occupé par des personnes sans abris. Une des participantes sait que quand il n'y a plus de place au centre de nuit, on les dirige ici. Les habitant·e·s considèrent cet endroit comme dangereux. Actuellement, il sert de parkings pour des voitures mais de nombreuses femmes l'empruntent quand même, parfois en se sentant particulièrement mal à l'aise.

Ce n'est pas un endroit très agréable, notamment à cause de l'odeur d'urine forte, et de l'éclairage public en mauvais état voir totalement détruit.

Les marcheuses conseillent de repeindre dans une couleur claire ou de promouvoir une fresque réalisée par les enfants du quartier et aussi de réparer les éclairages. Pour lutter contre l'odeur d'urine, on peut imaginer mettre une toilette publique gratuite et bien entretenue, mais si les SDF continuent de venir ici, les problèmes continueront de se produire. Il faudrait tout d'abord ouvrir assez de place en abris de nuit pour que les personnes qui en ont besoin puissent y aller. Et pourquoi pas offrir des services spécifiques en dessous de ce pont, puisque de toute façon ces personnes sont là. Pourquoi ne pas ouvrir une maison de jeunes sous le pont, ou un logement d'urgence aménagé, cela permettrait à cet endroit de retrouver un usage et de ne plus être délaissé. Plus de lumières, plus de verdure. De nombreuses personnes pourraient avoir besoin d'emprunter ce passage qui permet un raccourci vers des endroits très fréquentés tel que la gare. Le rendre plus accueillant et accessible permettrait donc d'améliorer le quotidien des utilisatrices. Certaines marcheuses ont également souligné, qu'en attendant que cet endroit soit amélioré, une bonne idée serait d'organiser un système qui permette aux femmes de passer sous le pont en sécurité lors de fêtes qui ont lieu dans le centre.

De cet endroit, un escalier raide et difficile d'accès mène au dessus du pont. Lorsqu'elles empruntent l'escalier, certaines marcheuses ont partagé leur crainte qu'une personne les attendent au dessus ou leur lance un objet depuis la rambarde. À nouveau ici, il n'y a pas d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, pour y remédier, un ascenseur pourrait être installé.

Selon nos marcheuses, il arrive souvent que des « vestiges » de travaux publics restent ici de nombreuses semaines voir mois. Du sable, des pavés, des panneaux, des barrières. C'est dommage que tout le matériel ne soit pas repris automatiquement par les professionnel·e·s.

Sur le boulevard d'Herbatte, les lampadaires sont trop rares. La largeur de la rue n'a pas été prise en compte ici lors de l'aménagement des éclairages.

Au-dessus du pont

Les trottoirs de l'accès via le boulevard du Nord et le pont en lui même sont en mauvais état général. De plus les voitures y roulent très vite. La dégradation des trottoirs (pavés démis) et des plexiglas (sales et cassés) qui protègent la balustrade augmente le sentiment d'insécurité des participantes qui ont l'impression que ce pont est à l'abandon. Elles imaginent une rénovation totale, avec des couleurs et des matériaux clairs avec un côté du pont consacré uniquement aux piéton·e·s et aux cyclistes et l'autre aux les voitures. En conséquence, le bruit et la présence des voitures seraient moins intense et la traversée plus agréable. À l'heure actuelle, personne n'utilise le terre-plein central qui devient alors un espace perdu.

À la sortie du pont, juste avant le night shop, le passage pour piéton·e·s placé sur la rue qui

redescend vers la gare est dangereux. Les voitures ne voient pas ce qui se passe et roulent très vite. L'emplacement des passages devrait toujours être bien réfléchi.

Le rond point Léopold joue un rôle clé dans la circulation à Namur. Les marcheuses trouvent rassurant le night shop qui amène du passage à des heures même tardives, mais leur impression diffère concernant la friterie et l'entrée de la gare des bus. L'odeur de frites mélangée à celle de l'urine rend le passage à cet endroit très désagréable et de fait, elles évitent d'y attendre quelqu'un en soirée.

Le problème du manque de toilettes publiques ayant déjà été abordé plus haut, nous n'y reviendront pas ici. Les marcheuses ont signalé qu'installer une toilette publique gratuite et entretenue à cet endroit stratégique serait une bonne idée : dans les anciens locaux de l'office du tourisme par exemple.

- **Bomel**

Bomel est une des « portes d'entrée » de Namur. Rendre ce quartier accueillant contribuerait à valoriser la ville dans sa globalité.

Les participantes que nous avons rencontrées apprécient ce quartier « mélangé », où règne une ambiance conviviale avec les anciens abattoirs rénovés en centre culturel. Proche du centre ville, ce quartier est calme et idéalement situé par rapport aux transports en commun et à la proximité de nombreux services, dont des écoles.

Certaines nous ont aussi partagé leurs sentiments mitigés dus aux fortes différences entre d'une part, des rues bien aménagées où les maisons sont restaurées, et d'autre part, des rues moins agréables où les maisons ne sont pas entretenues, où il fait plus sale et où automatiquement, leur sentiment d'insécurité augmente.

Les rues qui partent immédiatement de la gare sont celles qui rencontrent le moins d'attrait selon nos participantes, alors que ce sont celles là qui donnent l'image de Bomel. Plus on s'éloigne de la gare, plus c'est agréable et vert et moins c'est connu.

À Bomel, il y a de nombreux services sociaux qui amènent un public spécifique dont certaines des participantes ont peur. Le problème ici étant la concentration d'un même public dans un petit quartier. Comme nous l'avons dit plus haut, les problèmes de société ne trouvent pas de solutions évidentes, et qui plus est peuvent être abordés sous d'autres angles que simplement celui du sentiment d'insécurité. Ici, si on se place du côté des bénéficiaires de ces services, la concentration de ceux-ci peut être un atout non négligeable. Cela permet aux bénéficiaires d'avoir un réseau concentré au même endroit, et potentiellement de faciliter leur vie quotidienne.

Il s'agit donc de créer plus de diversité. Pour cela, nos participantes ont proposé notamment, de favoriser l'implantation de crèches, idéales près d'une gare. Que les centres qui accueillent des sans abris aient des horaires plus flexibles afin que les personnes ne doivent pas attendre de longues heures devant les portes. Améliorer l'efficacité du ramassage des poubelles. Toute initiative qui permet de ramener de la diversité et de la mixité dans le quartier participera à la diminution du sentiment subjectif d'insécurité.

Dans la rue Gustave Defnet, les maisons ont été rénovées. Certaines participantes ont exprimé que

l'atmosphère conviviale de la rénovation donne envie de venir vivre dans le quartier. Dans la rue de la Pépinière, le mélange entre les anciens et nouveaux bâtiments plait également. Il y a des plantes aux balcons et sur les façades, la balade est agréable.

Dans la rue Derenne-Deldinne, il y a plus de lampes que dans les autres rues, c'est un bon exemple pour le reste de la ville.

Les rues Nanon et Piret-Pauchet sont moins exemplaires par contre. Les trottoirs s'arrêtent et nous obligent à traverser la rue, ce qui peut être dangereux. La rue redevient plus chaotique, moins uniforme et puis à nouveau, on retrouve un beau trottoir et un passage pour piéton bien indiqué et pratique.

On déplore les mauvaises indications pour trouver l'entrée du centre culturel.

Dans ces petites rues qui ont tendance à être plus sombres, il faudrait avoir une réflexion sur les éclairages publics idéaux afin que les rues restent agréables pour tous et toutes.

- **Le square Léopold et l'ancienne gare des bus**

Les marcheuses avaient beaucoup à dire sur cet endroit. Entre autres, elles ont exprimé des opinions différentes concernant l'abattage des arbres. En attendant, le square a été commenté comme il est aujourd'hui, les recommandations permettront d'éviter des erreurs à d'autres endroits.

Les arbres du square remportent tout de même une majorité d'avis positifs. Ils donnent une impression de nature très forte en plein cœur de la ville et ils permettent d'être au frais lorsqu'il fait chaud.

Malheureusement, le square en lui-même ne rencontre pas que des avis positifs. Laisse à l'abandon et peu entretenu, la galerie commerciale non occupée le long du parc donne une impression désagréable. La gare des bus est un coupe gorge (ou vu comme tel), les odeurs d'urine à nouveau présentes. Il y a beaucoup de pigeons, beaucoup de groupes d'hommes qui occupent les bancs, des poubelles de la ville qui prennent beaucoup de place et le kiosque vide de l'ancien office du tourisme.

Elles imagineraient à la place une cafétéria avec une toilette ouverte à tous et à toutes, gratuite avec du personnel présent pendant les heures d'ouvertures, un espace pour allaiter et changer les bébés, des jeux pour les enfants.

Dans la galerie à l'abandon pour le moment, les participantes imaginent des terrasses de café, des restaurants, une crèche, une garderie, une école des devoirs, un centre intergénérationnel, des locaux pour des ateliers divers, des espaces jeux pour les enfants, un café papotte, un carrousel...

En tout cas, il faut ramener du monde sur ce square, pour renforcer la mixité sociale. Pourquoi ne pas imaginer des activités avec une maison de repos voisine afin que les personnes âgées s'approprient les lieux, entretenir la verdure avec des classes d'écoles primaires qui pourraient y faire pousser fleurs et légumes ou installer un marchand de glaces.

À la place de la gare des bus qui déménagera sur le toit de la gare SNCB, les marcheuses imaginent un marché couvert, un espace pour des événements, une salle semi couverte, une salle de concert, un centre culturel, un centre sportif, des magasins, une crèche. Un service comme une crèche situé à côté de la gare peut s'avérer très utile pour les parents qui prennent un train ou un bus pour aller travailler.

Il y a un panneau pour s'orienter sur le square, mais il est petit, sombre et en mauvais état. Ça serait bien d'uniformiser les panneaux indicatifs dans toute la ville, pour qu'ils soient plus faciles à repérer.

- **La rue de Fer**

Les commerces présents ici rendent la rue agréable en journée parce qu'elle est très joyeuse, avec beaucoup de passage. Il y a tous les magasins, mais aussi le cinéma et la maison communale, cette rue est très animée, ce qui est une bonne chose selon la majorité de nos participantes.

Cependant, il y a un inconvénient à cela, la fréquentation de la rue diminue très fortement après la fermeture des magasins. Le cinéma permet un peu de passage en soirée mais cela n'est pas énorme. Ce quartier déserté en dehors des heures d'ouverture peut être insécurisant pour certaines qui n'osent plus s'y aventurer une fois les magasins fermés. Les étages des maisons sont principalement occupés par les stocks des enseignes, ce qui ne permet pas aux habitants de se réapproprier le quartier. Une fois de plus ici, il faudrait réfléchir à l'homogénéité des occupations des espaces. Un bon équilibre entre commerces, habitations, espaces culturels qui ouvrent en horaires décalés, permet au quartier de maintenir assez de présences en permanence pour que tous et toutes osent l'emprunter à toute heure.

- **La galerie Werenne, la rue de l'Inquiétude et le début de la rue Rogier**

La galerie Werenne a une place idéale à quelques pas de la gare. Cette situation en fait un endroit plein de potentiel malheureusement aujourd'hui dans un état délabré. La galerie n'est pas très grande et sa rénovation ne devrait donc pas coûter trop cher si on se limite à son rafraîchissement.

Aujourd'hui, il y a des pigeons morts sur le toit, les lumières sont presque toutes cassées, la propreté laisse à désirer et la présence d'une grande enseigne sur tout un côté de la galerie condamne les portes, rendant ce mur complètement aveugle. Il y a de l'eau qui coule au milieu et les murs et les plafonds sont très abîmés. Les échoppes qui sont ouvertes pour le moment ne rencontrent pas un grand succès. Il y a tout de même deux points positifs : le magasin de légumes qui y survit depuis des années, qui vend apparemment des bons produits et où les gens continuent de venir, et la brasserie du coin, qui vient d'être complètement rénovée et qui a l'air très agréable. C'est un indice que la qualité des commerces installés détermine leur survie, même dans un endroit peu accueillant.

Ici les marcheuses imaginent que les sols et les murs soient remis à neuf et nettoyés. Idéalement, il faudrait garder les vitraux du plafond. Les éclairages devraient être réparés aussi.

Le mur aveugle créé par la fermeture des entrées sur la droite de la galerie augmente le sentiment d'obscurité et enlève du passage. Ces portes sont fermées depuis que le Lunch Garden qui se situait au premier étage a fermé, rendant ce côté de la galerie totalement dépourvu d'animation. Si

on décidait de réouvrir ces portes, il y aurait plus de passage, plus de présence, et le sentiment d'inoccupation de l'espace serait moins grand. La galerie retrouverait alors plus de vie, plus de mixité et redeviendrait un lieu de passage et de commerce agréable. De l'autre côté, il y a quelques rez de chaussée vides, ce qui augmente le sentiment d'abandon. La ville pourrait essayer de trouver une solution pour promouvoir l'installation de petits commerces utiles pour les habitant·e·s, et par ce fait, augmenter encore la mixité sociale des gens présents. Les marcheuses voudraient un petit marché couvert, un·e fleuriste, une boulangerie, une librairie qui ouvre tôt le matin, une sandwicherie, un magasin de snacks haut de gammes, un autre café, ...

Il faudrait également y ramener de la lumière. En nettoyant les plafonds, la clarté pourra à nouveau passer à travers les vitraux. Il faudrait aussi régler le problème d'écoulement de l'eau et trouver un autre emplacement pour les containers présents.

La rue de l'Inquiétude a également soulevé de nombreuses remarques, à commencer par son nom, qui est lourd de sens. Cette rue accueille l'arrière des magasins qui ont leurs ouvertures de l'autre côté. Ce sont donc des entrées de livraisons. Il y a encore quelques habitations, mais très peu. Cela ne permet pas assez de passage pour se sentir en sécurité dans cette rue. Il faudrait aussi y ramener de la lumière. Les bâtiments sont serrés, sombres et souvent inhabités. Pourquoi pas un restaurant, un magasin bio, une crèche, des logements... Les marcheuses s'imaginent de changer le nom de la rue pour lui donner celui d'une femme, trop peu présentes dans nos villes.

Les anciens bâtiments vides de belgacom et de l'ancienne poste rue Rogier pourraient accueillir : une piscine, une maison de quartier, une crèche alternative, un magasin bio et une terrasse, une polyclinique, une sandwicherie, des logements sociaux, des logements pour SDF.

Afin que la rue Rogier soit plus agréable, les habitant·e·s pourraient être encouragé·e·s à fleurir leurs façades, les rénover et pourquoi pas : créer un jardin collectif.

• **Le tunnel sous la place de la Station vers la gare**

Le tunnel qui passe sous la place de la Station vers les quais est particulièrement en mauvais état pour le moment parce qu'il y a des travaux juste au dessus. Cela le rend encore plus sale qu'auparavant. Cependant, déjà avant les travaux, ce tunnel était inaccueillant et insécurisant selon nos participantes.

Il n'est pas accessible pour les personnes à mobilité réduite. Les marches sont en mauvais état, le métal de certaines étant même dessoudé ce qui crée un danger sérieux pour celles et ceux qui l'empruntent.

Il fait sombre dans ce tunnel et la propreté laisse à désirer, les murs sont couverts de graffitis, les caméras de surveillance ne fonctionnent plus, à nouveau ici, l'odeur d'urine se fait sentir. Il se compose de deux parties, celle qui appartient à la ville, et celle que possède la SNCB. La SNCB a visiblement fait des efforts : les murs, le sol et le plafond ont été peint en blanc, ce qui change totalement l'impression. Il y fait plus clair, le sol est agréable et en bon état.

Par contre, la partie sous la responsabilité de la ville est particulièrement inhospitalière et devrait être rénovée en pensant à y amener de la lumière. Les matériaux et les murs devraient être clairs. Ou recouverts d'un projet de graffitis collectifs des jeunes de quartiers. En effet les dessins réalisés par des maisons de jeunes ou des écoles avec des habitant·e·s du quartier remportent plus de

succès et de fait mieux respectés et protégés du vandalisme. Les participantes nous ont dit qu'il y avait une fleuriste avant dans ce tunnel et que ça serait une bonne idée d'y ramener un ou deux commerces pour les navetteuses. Une boulangerie qui ouvre tôt, une librairie, une vendeuse de gaufres, etc...

Certaines marcheuses se sentent plus en sécurité si les caméras fonctionnent, même si ça n'a pas d'impact direct. Pour d'autres, les présences, la lumière et l'ambiance générale sont plus importants.

Les rampes d'accès aux quais sont un peu longues selon nos participantes. Elles ont l'impression de se trouver dans un tunnel étroit pendant de longues secondes. Cet aspect est probablement difficile à changer, par contre, on peut aisément le prendre en compte pour des travaux futurs à d'autres endroits.

Ce tunnel, même en mauvais état est très utilisé. Il permet d'éviter les passages pour piétonnes pour traverser la place de la Station et permet un accès direct aux quais. Malheureusement, à partir du début de soirée, certaines femmes n'osent plus l'emprunter, ce qui ramène toujours le même problème de manque de contrôle social.

- **Le quartier des anciennes casernes**

Le Futur parc :

Le quartier des casernes est un quartier en transition, les participantes nous ont partagé leur envie d'y voir de nouvelles dynamiques et surtout, d'y retrouver de la vie et de l'animation.

Lors de plusieurs de nos marches, nous avons pris le temps d'observer la photo accrochée au mur du parking qui illustre le futur parc qui se trouvera à l'endroit du parking. Les participantes ont développé toutes une série d'envies et de besoins pour cet espace vert qu'elles voudraient inclusif pour tous et toutes.

Elles se sont demandées si les murs allaient rester comme ils sont pour le moment, s'inquiétant que le parc soit alors trop « enfermé », sans le contrôle social des passant·es à l'extérieur. Si les murs doivent rester, il faudrait alors penser à un moyen de rendre l'espace ouvert pour qu'on ait pas l'impression d'être cloisonnées.

À l'intérieur du parc, elles voudraient, une présence permanente : une cafétéria avec des toilettes publiques, propres et entretenues et un petit coin pour que celles qui souhaitent allaiter au calme puissent s'y installer. Elles voudraient un accès à de l'eau potable gratuite, ce qui leur permettrait de pouvoir rester avec des enfants même quand il fait chaud. Elles souhaitent des poubelles avec du tri en suffisance, pour que les pelouses ne se transforment pas en dépotoir, avoir une vue dégagée sur un parc ouvert, pas d'angles morts pour pouvoir « voir loin ». Elles veulent un éclairage suffisant et pas de publicités. Des bancs avec des dossiers pas trop hauts, des sacs en papier pour ramasser les crottes de chien. Elles souhaitent également pouvoir faire des activités au même titre que les hommes ou les garçons et que la répartition de l'espace soit égalitaire. Certaines ont aussi proposé un système d'alerte qu'elles pourraient actionner en cas de problème. Les espaces de jeux pour les enfants ne devraient pas être isolés du reste du parc. Pour d'autres, il est important qu'un poste infirmerie soit présent aussi pour que les petits incidents soient plus faciles à gérer. La présence de gardien·nes de parc rassurerait de nombreuses marcheuses.

Les participantes qui utilisent une voiture se sont inquiétées de savoir si les places de parking perdues seraient compensées ailleurs. À Namur, le problème du parking est récurrent et pose de réels problèmes à certaines femmes.

Bien entendu, il ne faudrait pas oublier l'accès pour les personnes à mobilité réduite dans le parc. Ne pas mettre de marches inutiles ou de bordures et ne pas oublier d'installer des signalisations pour les personnes malvoyantes pour que tous et toutes puissent s'y rendre facilement.

Le quartier en général :

Dans ce quartier, les pistes cyclables manquent particulièrement, il y en a peu, et les quelques rares que nous avons trouvées ne sont pas en site propre. En règle générale, à Namur, le vélo n'a pas encore trouvé sa place, et pour cause, les installations font défaut.

Le manque de signalisation à destination des piétons est apparu également dans ce quartier. Les participantes voudraient pouvoir se situer à tout moment, tant grâce à un plan du quartier qu'au fil des rues avec des panneaux d'indications. Il y a bien quelques plans du quartier, notamment au coin avec la rue du 1er Lancier, près du parking, mais le support utilisé noir ne facilite pas la lecture pour tous et toutes, de plus, il n'y a pas d'éclairage spécifique, ce qui veut dire qu'il est illisible la nuit. La taille des caractères utilisés est trop petite : des enfants ou des personnes de petites tailles ou voyant moins bien ne pourraient pas l'utiliser.

Au même coin de rue, les participantes trouvent que le passage pour piétons est mal positionné. Juste après le coin, sans éclairages spécifiques, dans une rue où les voitures roulent vite. Elles se sentent en danger et insécurisées de traverser ici mais l'utilisent quand même parce que c'est le seul passage existant. De manière générale, la position des passages devraient toujours avoir été réfléchi afin que tous et toutes puissent les emprunter en sécurité mais également en fonction des trajets empruntés par les utilisatrices. Si l'emplacement n'est pas idéal, les piétons préféreront traverser ailleurs au risque de se faire renverser. Il faudrait aussi placer un éclairage pour le soir et la nuit afin de veiller à ce que les personnes qui traversent soient visibles de partout.

Dans la rue Saint-Nicolas, une voiture est sortie d'une petite rue qu'on pensait piétonne, ce qui nous a permis d'observer qu'il n'y avait pas d'indications précises sur l'utilisation de cette rue. Les zones piétonnes devraient toujours être correctement indiquées.

La rue Saint-Nicolas montre deux dynamiques différentes, avec une première moitié de la rue où les commerces sont revenus et où l'activité est fréquente, du côté du centre ville, et une autre moitié où il y a encore beaucoup de commerces fermés et de rideaux de fer baissés, même en journée. Le sentiment d'insécurité des femmes qui ont marché à cet endroit varie en fonction d'où l'on se trouve dans la rue. Elles aimeraient que la rue soit nettoyée plus régulièrement et que les autorités trouvent un moyen d'encourager les habitantes à respecter les horaires de ramassage des poubelles. Pour les dépôts clandestins, elles conseillent d'éviter de construire des recoins et des entrées profondes. Une des participantes a partagé sa difficulté d'évacuer des encombrants lorsqu'on ne possède pas de voiture. La ville pourrait proposer un passage régulier d'enlèvement des encombrants pour permettre à tous et toutes de pouvoir s'en débarrasser et ainsi, diminuer le risque de dépôts clandestins.

Sur la place de L'école des cadets, nous avons constaté la multiplication inutile de poteaux sur les trottoirs. Il faut slalomer entre ceux-ci pour pouvoir passer : les parcmètres, les bornes électriques, les poteaux à destination des voitures, les poubelles, tous ces poteaux compliquent un passage fluide. Sur cette place, les participantes aimeraient pouvoir s'orienter facilement. Un panneau à destination des piétons permettrait de savoir où se trouve mais aussi d'indiquer: le centre ville, l'hôpital le plus proche, l'hôtel de ville, la gare, la police, le théâtre, le cinéma et tout autre service public ou culturel.

Plusieurs des participantes ont regretté le manque occasionnel d'abris bus aux arrêts. Sur cette même place, il faut s'abriter sous le toit du bâtiment pour espérer rester au sec. Pour que les abris bus ne deviennent pas des obstacles à la vue, il vaut mieux qu'ils soient construits en matériaux transparents.

Lors d'une de nos marches, il y avait des travaux rue Pépin, les trottoirs étaient alors impraticables. Une des marcheuses a souligné que dans les cas de travaux longues durées ou pas, elle trouverait agréable d'avoir un itinéraire alternatif indiqué pour les piétons. Sans oublier de placer des poubelles sur les chantiers et des indications concrètes pour l'accessibilité. Il arrive que certains chantiers offrent des cachettes potentielles avec des matériaux entreposés et/ou des barrières mal positionnées. C'est insécurisant selon nos marcheuses.

A l'entrée du parking des anciennes casernes, des jeunes viennent régulièrement pour manger à midi, laissant derrière eux des papiers et des débris. Les participantes proposent d'équiper ce genre d'endroit de poubelles plus nombreuses afin de prévenir ce genre de dégradations. En parallèle, développer la sensibilisation à la propreté auprès des jeunes des écoles du quartier contribuerait à changer cette problématique.

La rue des Bourgeois donne l'impression d'être « abandonnée » par les pouvoirs publics. La route est très dégradée, il y a beaucoup d'espaces perdus, comme ce grand espace vide entre la rue et l'entrée des contributions. On ne sait pas à quoi il est destiné. Les participantes y verraient une terrasse d'un petit restaurant ou un espace jeu pour les enfants. Dans les anciennes casernes, il y a des espaces qui devraient servir à redynamiser le quartier et à ramener du passage: un café aux horaires décalés, un night and day, une ludothèque, un centre sportif, un centre bien être, une crèche, un fleuriste, des logements, un local communautaire, un lavoir automatique, un boucher, un marchand de glaces et de pâtisseries, un salon de thé...

• **La place d'Armes et le parking de la maison de la culture**

Place d'Armes, les participantes trouvent que le sol glisse particulièrement beaucoup. Lorsqu'il pleut ou qu'il fait très froid, la place se transforme en patinoire, une des marcheuses y est d'ailleurs tombée. L'utilisation des matériaux pour les sols de la ville peut mener à des discriminations : un sol inégal difficile à emprunter exclut les femmes qui portent des talons, les personnes qui marchent moins bien, les personnes qui poussent des poussettes ou tirent des caddys, les personnes en chaise roulante ou aux articulations fragiles. De nombreux utilisateurs trices qui n'empruntent alors plus ces espaces, les privant de cette mixité qui amène du contrôle social.

Devant la maison de la culture, un espace très agréable a été aménagé. De nombreuses personnes l'occupent lors d'un temps libre ou pour y manger lors de leur pause de midi. L'endroit est agréable, quelques utilisateurs trices s'y trouvent lors de notre passage. On a pensé à mettre des cendriers mais il en faudrait un peu plus parce que l'utilisation est forte et ceux qui y sont mis à

disposition débordent rapidement.

L'appréciation des marches par les marcheuses

Les participantes ont été globalement satisfaites de l'expérience des marches exploratoires. Elles ont apprécié la non-mixité parce qu'elles se sont senties libres de parler de tout. Elles ont aussi dit avoir appris beaucoup de choses, sur leur quartier et sur l'espace public en général. S'arrêter pour regarder un espace ou un trajet que l'on connaît par coeur et que l'on fait de manière automatique nous permet de l'observer différemment et souligner des détails importants.

Certaines des participantes ont évoqué l'idée de marcher aussi en soirée, pour se réapproprier les espaces publics à ces moments là. Beaucoup d'entre elles ne connaissent pas du tout la ville une fois la nuit tombée et elles ont exprimé l'envie de s'y promener en groupe à ces heures tardives de manière à déconstruire certaines peurs et à réinvestir la ville à tout moment.

L'expérience a développé chez elles un autre regard qui change des habitudes et qui fait du bien pour se rendre compte de certaines sensations. La démarche est intéressante pour déconstruire les peurs que certaines femmes ont dans l'espace public. C'est un investissement citoyen mais à titre personnel, ça leur a apporté une réflexion qui ne manquera pas de se développer, leur permettant de récupérer aussi du pouvoir sur leur vie et sur leur déplacements.

Pour certaines, le fait qu'on leur demande leur avis signifie beaucoup. Cela leur a donné l'impression que la ville est vraiment engagée et s'intéresse aux particularités de la vie des femmes. Elles ont toutes exprimé leur impatience de voir ce que donneront les résultats après les travaux. Nous conseillons d'organiser des séances d'information et de suivi pour maintenir la dynamique de cette démarche participative.

« C'est un autre regard, c'est super »

« Ça permet de se rendre compte, c'est très chouette »

« S'arrêter comme on l'a fait, ça permet de voir, tout ce qui ne va pas, mais aussi tout ce qu'on apprécie »

« J'aimerais beaucoup recommencer, à un autre moment, dans un autre quartier, c'est très intéressant »

« Ça fait du bien d'observer réellement son quartier »

« C'est important de prendre le temps »

« Rêver sa ville, c'est chouette ! »

« C'est très agréable d'imaginer tous ces changements, pour une ville plus accessible »

« Et tous les conseils positifs sont très intéressants »

Conclusion

Le projet des marches exploratoires à Namur a été une expérience innovante et malgré les limites que le projet a rencontrées, il restera une première en Belgique. Si le présent rapport rencontre l'attention des professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Namur sera alors la première ville belge à avoir pensé ses aménagements urbains avec « les lunettes du genre ». Bien entendu, pour que des changements soient possibles, il est primordial que les élus s'emparent de la thématique et soutiennent activement les initiatives associatives, mais surtout qu'ils elles se munissent de ces fameuses lunettes, pour ne plus les lâcher. Car c'est bien en proposant aux publics qui sont moins souvent sollicités de prendre la parole qu'on peut contribuer à une ville plus égalitaire pour tous et pour toutes.

L'ASBL Garance est fière d'avoir mené ce projet à bien et espère que ce n'est que le début du développement d'une réflexion genrée transversale dans toutes les politiques publiques à Namur et en Belgique. Nous espérons que des réelles initiatives pourront découler de ces premiers pas vers une ville réellement inclusive.

Nous tenons à remercier chaleureusement toutes les marcheuses qui ont pris part au projet et qui sont venues arpenter les rues de leur ville pour faire entendre leur voix. Nous remercions également toutes les associations partenaires qui nous ont soutenues en faisant participer leur public et/ou en diffusant les informations sur le projet. Pour finir, nous remercions le Pavillon Urbain et Sophie Marischal en particulier, qui a fait confiance à Garance pour mener ce projet novateur.

Photos



Le passage de la gare vers le boulevard du Nord



Une piste cyclable qui mène directement sur une bande de parking pour les voitures



Trottoirs en mauvais état



L'obscurité sous le passage de l'ancienne poste, boulevard Mélot



La pluie crée une immense flaque d'eau devant la prison



Des marcheuses



Les voitures garées empiètent sur le passage des piétons

Bibliographie



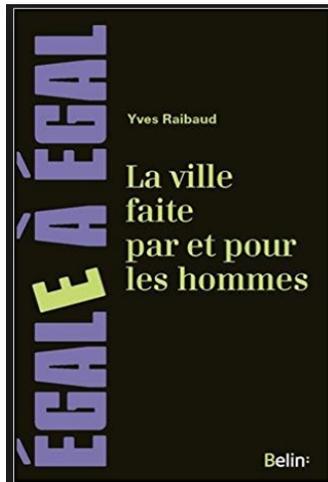
« Espace public, genre et sentiment d'insécurité », Laura Chaumont et Irene Zeilinger, septembre 2012.

<http://www.garance.be/docs/12EspacepublicgenreFR.pdf>

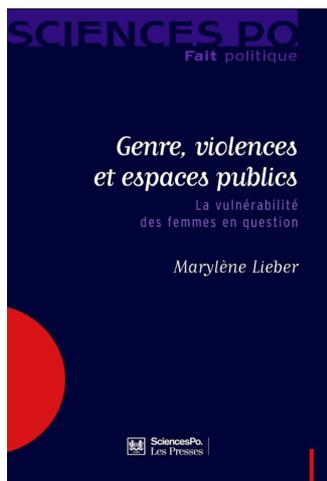


« Guide référentiel. Genre et espace public », Mairie de Paris, octobre 2016.

<https://api-site.paris.fr/images/85756>



« La ville faite par et pour les hommes », Yves Raibaud, septembre 2015.
<https://www.belin-editeur.com/la-ville-faite-par-et-pour-les-hommes>



« Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question », Marylène Lieber, 2008.
<https://gss.revues.org/1694>

« Ensemble pour la sécurité des femmes », Femmes et villes international, Montréal 2010.
<http://femmesetvilles.org/downloadable/together%20for%20womens%20safety%20fr.pdf>

Annexes

